

# École Des Hautes Études Commerciales



**Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme de  
Master en Sciences Commerciales**

**Option : Commerce international**

Thème :

**Impact du transport maritime conteneurisé  
sur le développement du commerce  
extérieur algérien**

**Etude de cas : MSC Algérie**

**Élaboré par :**

***M<sup>elle</sup>* NEKKAA Amel Sara**

**Dirigé par :**

**Pr. RAHAL Farah**  
Professeure à l'EHEC Alger

12<sup>ème</sup> promotion

Juin 2025



# École Des Hautes Études Commerciales



**Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme de  
Master en Sciences Commerciales**

**Option : Commerce international**

**Thème :**

**Impact du transport maritime conteneurisé  
sur le développement du commerce extérieur  
algérien**

**Etude de cas : MSC Algérie**

**Élaboré par :**

***M<sup>elle</sup>* NEKKAA Amel Sara**

**Dirigé par :**

**Pr. RAHAL Farah**

**Professeure à l'EHEC Alger**

**12<sup>ème</sup> promotion**

**Juin 2025**

## Résumé

Le transport maritime conteneurisé est aujourd'hui un pilier fondamental du commerce international, assurant plus de 90 % des échanges mondiaux en volume. En Algérie, ce mode de transport joue un rôle crucial dans l'approvisionnement du marché national et l'écoulement des produits vers l'étranger. Toutefois, plusieurs contraintes logistiques, réglementaires et structurelles freinent son efficacité.

C'est dans ce cadre que s'inscrit notre mémoire, qui vise à analyser l'impact du transport maritime conteneurisé sur le développement du commerce extérieur algérien, à travers une étude approfondie menée au sein de la compagnie Mediterranean Shipping Company (MSC) Algérie. Cette entreprise, acteur mondial du secteur maritime, occupe une position stratégique dans les échanges commerciaux de l'Algérie.

Notre analyse montre que malgré les difficultés qui font fassent à ce mode de transport, il constitue toujours un levier structurant pour dynamiser les exportations non pétrolières, réduire les coûts logistiques et améliorer la compétitivité des produits algériens à l'international.

**Mots clés :** Transport maritime, commerce extérieur, conteneurs, MSC Algérie, logistique, compétitivité.

## **Abstract**

Containerized shipping is now a fundamental pillar of international trade, accounting for over 90% of global trade by volume. In Algeria, this mode of transport plays a crucial role in supplying the domestic market and exporting products abroad. However, several logistical, regulatory, and structural constraints hamper its effectiveness.

This is the context in which our thesis is written, which aims to analyze the impact of containerized shipping on the development of Algerian foreign trade through an in-depth study conducted within the Mediterranean Shipping Company (MSC) Algeria. This company, a global player in the maritime sector, occupies a strategic position in Algeria's trade.

Our analysis shows that despite the challenges this mode of transport faces, it remains a key lever for boosting non-oil exports, reducing logistics costs, and improving the international competitiveness of Algerian products.

**Keywords:** Maritime transport, foreign trade, containers, MSC Algeria, logistics, competitiveness.

## ملخص

يُعدّ النقل البحري بالحاويات ركيزة أساسية في التجارة الدولية، إذ يُؤمن ما يزيد عن 90% من حجم المبادلات التجارية العالمية. وفي الجزائر، يُمثّل هذا النمط من النقل وسيلةً حيوية لضمان تزويد السوق الوطنية بالسلع، وكذا لتسهيل تدفق الصادرات نحو الأسواق الخارجية. غير أنّ هذا القطاع لا يزال يواجه عدّة تحديات تتعلّق بالقيود اللوجستية والتنظيمية، إضافة إلى نقائص بنيوية تؤثر على فعاليته.

وفي هذا الإطار، تهدف هذه المذكرة إلى دراسة أثر النقل البحري بالحاويات على تنمية التجارة الخارجية الجزائرية، من الجزائر، وهي فرع لأحد أبرز الفاعلين العالميين في قطاع الشحن البحري. MSC خلال تحليل ميداني أُجري داخل شركة. وتُعدّ هذه المؤسسة من الجهات الفاعلة الاستراتيجية في منظومة التجارة البحرية الجزائرية.

وقد أظهر تحليلنا أن النقل البحري بالحاويات، على الرغم من العراقيل التي تواجهه، يظلّ أداة محورية لتعزيز الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات، وتخفيض كلفة الخدمات اللوجستية، وتحسين القدرة التنافسية للمنتجات الجزائرية على المستوى الدولي.

**الكلمات المفتاحية:** النقل البحري، التجارة الخارجية، الحاويات، MSC الجزائر، اللوجستيات، القدرة التنافسية

## *Dédicaces*

*Je dédie cet humble travail à mes très **chers parents** qui ont cru en moi et qui m'ont toujours soutenu et encouragé à aller de l'avant, tous les mots ne sauraient exprimer la gratitude, l'amour, le respect et la reconnaissance que j'ai pour vous. Merci d'être toujours là pour moi, c'est à vous que je dois ma réussite.*

*À mon cher frère **Abderrahmane**, pour son affection et son soutien précieux tout au long de ce parcours.*

*À ma chère amie **Merbah Chaima**, dont la bienveillance, la complicité et le soutien moral m'ont profondément aidée à traverser cette belle aventure universitaire.*

*À toutes mes amies qui ont contribué à rendre ce parcours plus doux, avec une pensée particulière pour **Omaïma, Ichrak et Badea**, dont le soutien et l'amitié m'ont profondément marquée.*

*Enfin, je tiens également à remercier le club **Economic Ingenious Club** pour m'avoir offert un environnement stimulant et des rencontres inoubliables*

*Je vous remercie tous du fond du cœur*

# *Remerciements*

Avant toute chose, je rends grâce à Dieu, Le Tout-Puissant, pour m'avoir offert la force, la patience et la clarté d'esprit nécessaires pour mener à bien ce travail de fin d'études.

Je tiens à exprimer ma profonde reconnaissance à Madame **Pr. RAHAL Farah**, mon encadrante, pour son accompagnement bienveillant, ses conseils avisés et son entière disponibilité tout au long de cette recherche. Sa rigueur académique et son soutien constant ont été déterminants dans l'aboutissement de ce mémoire.

Mes remerciements les plus sincères vont également à Monsieur **BOUDER Redouane** et Monsieur **OURABAH Riad**, mes maîtres de stage au sein de l'entreprise SARL MSC Algérie, pour leur accueil chaleureux, leur encadrement de qualité, leur écoute attentive et leur grande disponibilité. Leur expertise m'a permis d'approfondir mes connaissances dans le domaine du transport maritime et d'enrichir considérablement l'aspect pratique de ce mémoire.

Je tiens également à remercier l'ensemble du personnel de **MSC Algérie**, pour leur professionnalisme, leur coopération et les échanges constructifs que j'ai pu avoir avec eux tout au long de mon stage.

Mes remerciements vont aussi à tous les enseignants et membres du personnel administratif de **l'École des Hautes Études Commerciales (EHEC)**, pour leur dévouement et leur accompagnement tout au long de mon parcours académique.

Enfin, je remercie chaleureusement toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont contribué à la réalisation de ce travail

## Liste des tableaux

### Chapitre I

N°	Titre	Page
I-1	Evolution du commerce extérieur de marchandises	7
I-2	Evolution des importations de marchandises par groupe d'utilisation	10
I-3	Evolution des exportations de marchandises par groupe d'utilisation	12
I-4	Capacité de transport par types de navires	19
I-5	Principaux ports de commerce en Algérie	23
I-6	Matrice d'évaluation de la performance du système portuaire algérien	25

### Chapitre II

N°	Titre	Page
II-1	Classement des principaux armateurs mondiaux en mars 2025	42
II-2	Répartition flotte mondiale, navires de commerce, capacité en DWT (2019)	49
II-3	Les dimensions des conteneurs	53
II-4	Classement selon le trafic total annuel en millions de tonne (Principaux ports en tonnage 2016– 2020)	66

## Chapitre III

N°	Titre	Page
III-1	Top 05 des armateurs du transport maritime conteneurisé en Algérie en 2024	77
III-2	Profil des personnes interviewées	93
III-3	Volumes annuels de conteneurs traités par MSC Algérie entre 2021 et 2024	112

## Liste des figures

### Chapitre I

N°	Titre	Page
I-1	Parts de marché dans les exportations de marchandises de quelques pays du monde	5
I-2	Evolution de commerce extérieur de marchandises de 2012 à 2023	8
I-3	Structure (%) des importations de marchandises par groupe d'utilisation en 2023	10
I-4	Structure des exportations de marchandises en 2023	12
I-5	Les dix premiers fournisseurs en Algérie en 2023	13
I-6	Les dix premiers clients en Algérie en 2023	14
I-7	Données économiques et maritimes clés de l'Algérie en 2023	19

### Chapitre II

N°	Titre	Page
II-1	Les types des navires	46
II-2	Le commerce mondial par conteneurs année 1996-2022	51
II-3	Structure d'un conteneur	52
II-4	Types d'expéditions maritimes	56
II-5	FCL/FCL	57
II-6	LCL/LCL	58
II-7	FCL/LCL	58

II-8	LCL/FCL	59
II-9	Représentation d'une chaîne logistique.	64

### Chapitre III

N°	Titre	Page
III-1	Carte mondiale des routes maritimes opérées par MSC – Une couverture logistique planétaire	75
III-2	Chiffres clés de MSC	75
III-3	Le circuit d'un conteneur	82
III-4	Évolution des volumes de conteneurs importés et exportés par MSC Algérie (2021–2024)	113
III-5	Taux de croissance annuel du volume importé	113
III-6	Répartition estimée des clients de MSC Algérie par secteur d'activité	114

## Liste des abréviations

Abréviation	Signification
ALCES	Système d'Information des Douanes Algériennes
APICS	American Production and Inventory Control Society
BAF	Bunker Adjustment Factor
CAF	Currency Adjustment Factor
CIB	Carte Interbancaire
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CNAN	Compagnie Nationale Algérienne de Navigation
CNUCED	Conférence des Nation Unies sur le Commerce et le Développement
DPW	Dubai Ports World
EPAL	Entreprise Portuaire d'Alger
EVP	Équivalent Vingt Pieds (TEU)
FCL	Full Container Load
FMI	Fonds Monétaire International
GTM	Global Trade Management
ISO	International Organization for Standardization
LCL	Less than Container Load
MSC	Mediterranean Shipping Company
OMS	Organisation Mondiale du Commerce
ONS	Office National des Statistiques
ONU	Organisation des Nations Unies
PIB	Produit Intérieur Brut

PPP	<b>Partenariat Public-Privé</b>
SARL	<b>Société à Responsabilité Limitée</b>
SNTM	<b>Société Nationale de Transport Maritime</b>
TIL	<b>Terminal Investment Limited</b>

# Sommaire

<b>INTRODUCTION GÉNÉRALE.....</b>	<b>1</b>
<b>CHAPITRE I : LE COMMERCE EXTERIEUR ET LE MARCHE MARITIME ALGERIEN.....</b>	<b>5</b>
Section 1 : Présentation du commerce extérieur algérien.....	7
Section 2 : Le secteur du transport maritime en Algérie .....	18
Section 3 : Contraintes et défis du transport maritime en Algérie.....	33
<b>Chapitre II : Le transport maritime conteneurisé et son importance dans le commerce international.....</b>	<b>38</b>
Section 1 : Définition et généralités sur le transport maritime conteneurisé .....	40
Section 02 : l'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial.....	53
Section 03 : L'intégration du transport maritime conteneurisé dans la supply chain globale	
66	
<b>CHAPITRE III : ÉTUDE DE LA CONTRIBUTION DE MSC ALGERIE AU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISE EN ALGERIE.....</b>	<b>73</b>
Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil MSC.....	75
Section 02 : Analyse des performances de MSC Algérie dans le transport conteneurisé ....	91
Section 03 : Synthèse de l'étude et recommandations.....	119
<b>CONCLUSION GÉNÉRALE.....</b>	<b>127</b>

# **INTRODUCTION GÉNÉRALE**

---

L'écrivain et explorateur Sir Walter Raleigh déclarait au XVI<sup>e</sup> siècle : « Quiconque contrôle la mer contrôle le commerce ; quiconque contrôle le commerce mondial contrôle les richesses du monde, et conséquemment le monde en soi. »<sup>1</sup>

Cette citation, bien que prononcée il y a plusieurs siècles, reste aujourd'hui d'une actualité frappante. Le transport maritime est devenu le pilier du commerce mondial. Selon la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), environ 90% des marchandises échangées dans le monde transitent par voie maritime. Cette domination s'explique par la capacité de transport élevée, le coût compétitif, ainsi que l'efficacité logistique qu'il offre.

Depuis les années 1960, l'émergence du conteneur maritime a profondément transformé les échanges internationaux. Standardisé, empilable et intermodal, le conteneur a permis une réduction significative des coûts de manutention et une meilleure fluidité dans la chaîne logistique. Aujourd'hui, le transport maritime conteneurisé représente environ 80 % de la valeur du commerce mondial.

Dans ce contexte de mondialisation croissante, l'Algérie, pays à forte vocation maritime, dépend largement du transport maritime pour ses opérations d'importation et d'exportation. Toutefois, malgré une façade maritime importante et des ports stratégiquement positionnés, le pays fait face à des défis structurels et logistiques qui limitent le plein potentiel de son commerce extérieur. Le recours croissant à la conteneurisation et l'implantation de grandes compagnies maritimes comme MSC (Mediterranean Shipping Company) sont des opportunités majeures pour accompagner cette transformation.

Le choix de ce thème de recherche, axé sur le transport maritime conteneurisé, découle de l'importance stratégique que revêt ce secteur pour l'économie algérienne, largement tributaire des échanges internationaux par voie maritime. Dans un contexte où la performance logistique est devenue un levier de compétitivité, il nous a semblé pertinent d'étudier l'impact de ce mode de transport sur le commerce extérieur du pays.

---

<sup>1</sup> T. D. « Atlas De La Piraterie Maritime », Diplomatie, n°15, 2005, JSTOR, p.61.

Notre choix s'est porté sur MSC Algérie en raison de son rôle central dans le transit des marchandises et de sa position de leader dans le transport maritime international. Étudier cette entreprise nous a permis de relier nos connaissances théoriques à la pratique professionnelle.

L'objectif principal de cette recherche est d'analyser comment le transport maritime conteneurisé contribue au développement du commerce extérieur algérien. À travers le cas de MSC, nous chercherons à comprendre les pratiques logistiques, les stratégies mises en œuvre, ainsi que les contraintes rencontrées, afin de proposer des pistes d'amélioration pour renforcer l'efficacité du secteur.

Ainsi, l'objet de notre travail de recherche est d'apporter des éléments de réponse à la problématique suivante :

### **Comment le transport maritime influence-t-il les opérations d'exportation et d'importation de l'Algérie ?**

De cette dernière découlent un certain nombre d'interrogations et sous-questions dont les réponses forment les axes de réflexion de notre recherche notamment :

- Quelle est l'importance du transport maritime conteneurisé dans le commerce international et quels sont ses principaux avantages et défis ?
- Quels sont les impacts du transport maritime conteneurisé sur le commerce extérieur de l'Algérie ?
- Comment les stratégies et les services des compagnies maritimes peuvent-ils contribuer à l'amélioration du commerce extérieur algérien ?

Afin de mieux cerner les préoccupations suscitées et apporter des éléments de réponse aux sous-questions, nous avons émis des hypothèses qui stipulent que :

1. **H1 :** Le transport maritime conteneurisé est un levier essentiel pour le développement du commerce extérieur algérien en raison de sa capacité à réduire les coûts et à faciliter les échanges internationaux.
2. **H2 :** En Algérie, le développement du transport maritime conteneurisé est freiné par des défis structurels tels que l'insuffisance des infrastructures portuaires, la lenteur des procédures douanières et le manque de digitalisation

3. **H3 :** Les stratégies mises en place par les compagnies maritimes, telles que l'optimisation des itinéraires, l'augmentation de la capacité de fret et l'intégration des technologies numériques, peuvent favoriser une meilleure performance du commerce extérieur algérien

Après avoir cerné les points clés de notre recherche nous avons jugé judicieux de scinder notre travail en trois chapitres :

Le premier chapitre est consacré à une présentation du commerce extérieur algérien et à une analyse du secteur maritime national, en s'attardant sur l'organisation du transport maritime, les infrastructures portuaires et les politiques en vigueur.

Le second chapitre traite du transport maritime conteneurisé, en tant que moteur du commerce mondial. Il expose son historique, son fonctionnement, ses avantages économiques, ainsi que ses enjeux logistiques et environnementaux.

Enfin Le troisième chapitre, quant à lui, est dédié à l'étude de cas de la compagnie maritime MSC Algérie. Nous y présentons l'organisme d'accueil, ses principales missions, ainsi que son rôle dans le développement du transport maritime conteneurisé en Algérie. Une attention particulière sera portée sur ses stratégies commerciales, ses pratiques logistiques, ainsi que les contraintes qu'elle rencontre. Enfin, une analyse des perspectives d'amélioration viendra clore ce chapitre afin de proposer des recommandations adaptées à la réalité du terrain

**CHAPITRE I : LE COMMERCE  
EXTERIEUR ET LE MARCHÉ  
MARITIME ALGERIEN**

---

## Introduction du chapitre

Le transport constitue un levier essentiel au bon fonctionnement de toute économie. Il assure la circulation des marchandises, connecte les zones de production aux zones de consommation et participe activement à l'intégration des pays dans les échanges internationaux. En Algérie, cette fonction prend une importance particulière en raison de la position géographique stratégique du pays sur le littoral méditerranéen, offrant un potentiel logistique considérable.

Le réseau portuaire algérien se compose de plusieurs ports aux vocations diverses : trois ports pétroliers majeurs (Arzew, Skikda et Bejaïa), trois ports polyvalents de premier rang (Alger, Oran et Annaba), deux ports intermédiaires (Djen Djen et Mostaganem), et trois petits ports (Ghazaouet, Dellys et Ténès). Ces installations devraient, en théorie, faire de l'Algérie une escale incontournable sur les grandes routes maritimes mondiales.

Cependant, le développement des ports de commerce algériens reste confronté à un double paradoxe. D'un côté, le pays dépend fortement du transport maritime, qui représente près de 95 % de ses échanges extérieurs — un héritage direct de la période coloniale renforcé après l'indépendance. De l'autre, le retard accusé en matière de modernisation des infrastructures portuaires limite gravement leur capacité à s'adapter aux standards internationaux de la logistique moderne. Le passage à une économie libéralisée dans les années 1990 a mis en lumière ces lacunes : faible productivité, congestion des terminaux, longue attente des navires et faible connectivité logistique.

Face à ces défis, les pouvoirs publics ont engagé plusieurs réformes et projets de réhabilitation, avec l'objectif de renforcer le rôle des ports dans le développement économique du pays, d'améliorer leur performance logistique, et de réduire leur dépendance vis-à-vis d'autres ports de la région maghrébine et méditerranéenne.

Dans ce contexte, le transport maritime algérien, en tant qu'outil privilégié des échanges extérieurs, se trouve au cœur d'enjeux stratégiques. Il est appelé à évoluer pour répondre aux exigences croissantes du commerce international et pour jouer pleinement son rôle dans la relance économique et l'intégration du pays dans les chaînes logistiques mondiales.

## **Section 1 : Présentation du commerce extérieur algérien**

Le commerce extérieur occupe une place centrale dans l'économie algérienne, notamment en raison de la forte dépendance du pays aux exportations d'hydrocarbures. Cette dépendance structurelle impacte l'équilibre de la balance commerciale, les réserves de change ainsi que les relations économiques avec les partenaires étrangers. L'analyse de la structure et de l'évolution du commerce extérieur permet de mieux comprendre les dynamiques actuelles et les défis à relever dans un contexte de diversification économique.

### **1.1 Structure et évolution du commerce extérieur**

#### **1.1.1 L'évolution historique du commerce international**

Le commerce international existe depuis les premières civilisations, en réponse à un fait fondamental : aucun pays ne possède l'ensemble des ressources naturelles ni tous les facteurs de production nécessaires (terre, capital, travail, technologie). Historiquement, les échanges se sont développés pour tirer profit des différences de coûts de production et des spécialisations liées aux ressources naturelles ou à la situation géographique des pays. Cette logique se poursuit aujourd'hui à travers des phénomènes tels que la délocalisation et l'externalisation.

L'essor du commerce mondial moderne a été grandement stimulé par la révolution industrielle, grâce aux avancées dans les transports, la communication, la croissance démographique et l'investissement. La libéralisation progressive des échanges a également joué un rôle déterminant, notamment après la Seconde Guerre mondiale, avec la mise en place d'une coopération économique internationale visant à réduire les obstacles commerciaux.

Depuis les années 1980, les données de l'OMC montrent une forte croissance du commerce mondial, principalement portée par les exportations de produits manufacturés. En mesurant les échanges en valeur ajoutée, on constate une place de plus en plus importante des services dans le commerce mondial. Le commerce a d'ailleurs progressé plus rapidement que le PIB mondial, en raison notamment de l'essor des chaînes d'approvisionnement internationales.

Trois grandes tendances récentes se dégagent :

**Diversification des échanges :** De nombreux pays, développés ou en développement, ont élargi la gamme de leurs exportations. Toutefois, les économies fortement dépendantes des ressources naturelles restent concentrées sur quelques produits.

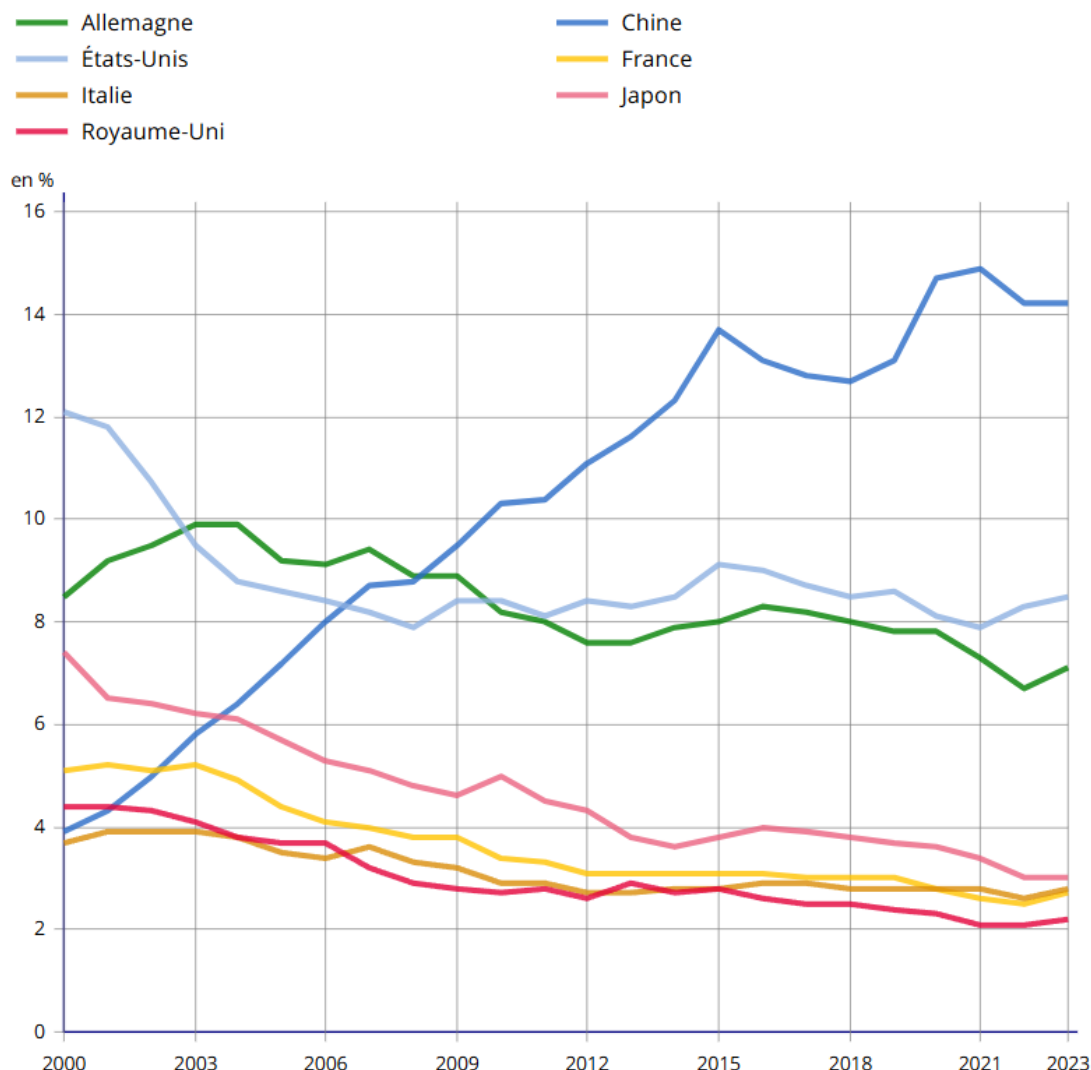
**Montée des pays émergents :** Des pays comme la Chine, l'Inde ou la Corée du Sud ont vu leur part dans les exportations mondiales croître rapidement, tandis que celle des pays développés a décliné. La Chine, en particulier, est devenue le premier exportateur mondial.

**Régionalisation du commerce :** Si les échanges se sont intensifiés au sein de régions comme l'Asie, ils ont stagné ou diminué dans les zones industrialisées comme l'Europe ou l'Amérique du Nord. Cette évolution est en partie liée à la dynamique économique de la Chine, qui stimule les échanges régionaux.

Les grandes entreprises multinationales jouent un rôle majeur dans la structuration du commerce international, en dominant des segments clés du marché. La fragmentation croissante de la production à l'échelle mondiale – notamment à travers les chaînes de valeur – remet en question les méthodes classiques de mesure du commerce, d'où l'importance croissante des analyses en valeur ajoutée.

Enfin, malgré les reculs conjoncturels, comme celui observé après la crise des années 1980, le commerce mondial reste en croissance sur le long terme. Les avancées technologiques, la réduction des coûts de transport et l'internationalisation des processus de production ont facilité l'intégration de nouveaux acteurs. Des pays comme la Chine sont devenus à la fois de grands importateurs de matières premières et les principaux fournisseurs mondiaux de produits manufacturés.

**Figure I- 1: Parts de marché dans les exportations de marchandises de quelques pays du monde**



Source : Site officiel de l’OMC

Le graphique montre une transformation majeure dans la répartition des exportations mondiales entre 2000 et 2023. La Chine, avec une croissance spectaculaire, est passée de moins de 4 % à plus de 14 %, dépassant les États-Unis, l’Allemagne et le Japon. À l’inverse, les parts de ces pays développés ont globalement diminué, illustrant le basculement du commerce mondial vers les économies émergentes

« En 2024, le commerce mondial a connu une expansion record pour atteindre 33 000 milliards de dollars, soit une hausse de 3,7 % par rapport à 2023 »<sup>2</sup>

<sup>2</sup> ONU commerce et développement (CNUCED)

### 1.1.2 Définition du commerce extérieur

Le commerce extérieur regroupe toutes les activités liées aux importations et aux exportations d'un pays. On peut y inclure les différents stades des opérations d'import-export :

Étude des pays, prospection, négociation, vente, logistique, transport.<sup>3</sup>

Il permet aux différents pays d'exploiter leurs avantages comparatifs. Il augmente la richesse mondiale, crée des emplois et contribue au développement des pays défavorisés. Certains experts considèrent qu'en 10 ans, la libération des échanges conduit à une augmentation des revenus de 15 à 20 %.<sup>4</sup>

En d'autres termes, le commerce international désigne l'ensemble des échanges de biens, de services et de capitaux entre des zones économiques appartenant à différents pays. Au sens large, il englobe tous les flux de biens et de services impliquant au moins deux nations. Les échanges de services, tels que les transports, le tourisme et les services aux entreprises, prennent une importance croissante dans le commerce mondial.

Le commerce extérieur, quant à lui, est régi par de nombreuses réglementations : contrôle des produits (normes de santé et de sécurité, etc.), procédures administratives (formalités, enregistrements) et règles fiscales (taxes, droits de douane, etc.). Son objectif principal est de répondre à la demande des consommateurs en exploitant les avantages comparatifs de chaque pays. Le commerce international englobe donc l'ensemble des échanges extérieurs à l'échelle mondiale.

Il convient de souligner que le commerce extérieur tel que nous le connaissons aujourd'hui est le résultat de la libéralisation des échanges, impulsée par la mondialisation et la suppression progressive des interdictions et des barrières tarifaires. Par conséquent, les politiques douanières, fiscales et logistiques doivent être réfléchies et équilibrées. Elles doivent favoriser la compétitivité internationale des biens et des services, permettre l'accès aux devises et faciliter les importations sans recourir à des mesures protectionnistes.

---

<sup>3</sup> <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/commerce-exterieur.html> (consulté le 15/04/2025 à 12 :30)

<sup>4</sup> <https://www.eurofiscalis.com/lexiques/commerce-exterieur/> (consulté le 15/04/2025 à 1:24)

### 1.1.3 Présentation du commerce extérieur Algérien

Les réformes engagées dans le domaine du commerce extérieur depuis la seconde moitié des années 1980 s'inscrivent dans une dynamique plus large de transformation économique de l'Algérie. Toutefois, malgré plusieurs ajustements, l'économie algérienne reste caractérisée par une forte dépendance aux hydrocarbures, illustrée par une structure d'exportation largement dominée par ce secteur. Cette mono-exportation s'accompagne d'une faible diversification des produits exportés, d'un déséquilibre persistant de la balance commerciale, et d'une forte extraversion de l'économie, la rendant vulnérable aux fluctuations des marchés internationaux.

La balance commerciale a connu un excédent entre 2010 et 2014, principalement en raison des prix favorables du pétrole durant cette période. À partir de 2015 et jusqu'en 2018, elle est devenue déficitaire sous l'effet de la chute des cours du pétrole. Après une légère amélioration en 2019, le déficit s'est creusé de nouveau avec la crise sanitaire de 2020, provoquant une baisse des exportations d'hydrocarbures. Toutefois, à partir de 2021, une reprise s'est amorcée grâce à la remontée des prix du pétrole et du gaz, permettant de rétablir un excédent commercial en 2022 et 2023.

Néanmoins, cette amélioration reste conjoncturelle et ne reflète pas une transformation structurelle de l'économie. L'absence de développement soutenu dans les secteurs industriel, agricole et tertiaire limite la capacité de l'Algérie à générer une croissance durable. Les exportations hors hydrocarbures demeurent faibles, en particulier celles des produits agricoles et agroalimentaires, dont la part dans les exportations totales reste marginale malgré les appels à la diversification.

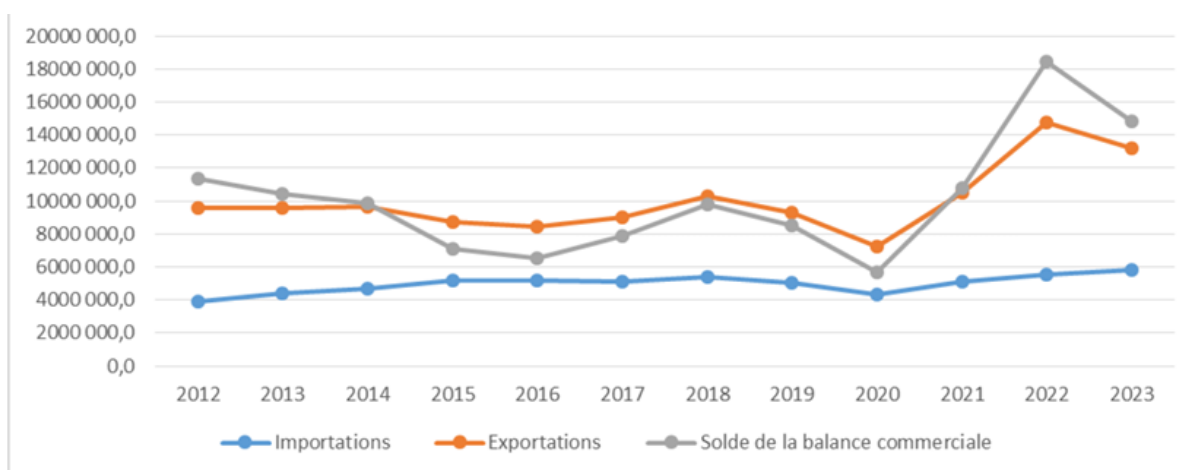
**Tableau I- 1: Evolution du commerce extérieur de marchandises**

Libellé	En millions de DA					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Importations de marchandises (CAF)	5 403 232,8	5 016 837,1	4 363 653,1	5 097 464,4	5 539 677,8	5 793 993,4
Exportations de marchandises (FOB)	4 889 278,6	4 271 648,8	2 846 371,4	5 391 935,1	9 208 452,2	7 432 427,7
Balance commerciale (FOB-CAF)	-513 954,3	-745 188,3	-1 517 281,7	294 470,7	3 668 774,4	1 638 434,3
Taux de couverture (%) (FOB/CAF)	90,5	85,1	65,2	105,8	166,2	128,3
Le PIB	22 683 845	23 090 099	20 902 124	25 153 206	32 039 527	33 638 264
Importation/PIB (%)	23,8	21,7	20,9	20,3	17,3	17,2

Source : Site officiel de l'ONS

Ce tableau illustre clairement les fluctuations du commerce extérieur algérien sur la période 2018–2023. On observe une baisse notable des échanges en 2020, conséquence directe de la crise sanitaire mondiale (COVID-19), suivie d’un redressement progressif à partir de 2021, en particulier grâce à la reprise des exportations d’hydrocarbures. Cette dynamique confirme l’importance stratégique du secteur énergétique dans les échanges extérieurs de l’Algérie, mais met aussi en évidence une forte dépendance aux revenus pétroliers. Ce constat renforce la nécessité de diversifier les exportations, notamment par le recours au transport maritime conteneurisé pour les produits hors hydrocarbures.

**Figure I- 2: Evolution de commerce extérieur de marchandises de 2012 à 2023**



Source : ONS

Le graphique met en évidence les grandes tendances des échanges extérieurs de marchandises de l’Algérie entre 2018 et 2023. Il illustre visuellement le creux enregistré en 2020, suivi d’un redressement progressif, notamment des exportations. Cette évolution reflète à la fois les effets conjoncturels mondiaux (pandémie, reprise économique) et les limites structurelles du commerce extérieur algérien.

### 1.1.3.1 Les importations

#### 1.1.3.1.1 Définition :

Une importation est, au sens strict, un achat de marchandises par un résident à un non-résident. L’entrée de la marchandise sur le territoire économique national donne lieu à une sortie correspondante de devises au bénéfice d’un non-résident.

Au sens large, on parlera aussi d'importations de services ou de capitaux.<sup>5</sup>

En économie, le terme « importations » désigne l'ensemble des biens achetés à l'étranger, qu'il s'agisse de biens de consommation destinés à l'usage final ou de biens d'équipement utilisés pour l'investissement. En comptabilité nationale, les importations regroupent l'ensemble des biens qui entrent de manière définitive sur le territoire national en provenance du reste du monde, ainsi que les services fournis par des entités non-résidentes à des entités résidentes.

### 1.1.3.1.2 Composition des importations

En se référant au tableau ci-dessous, on observe que l'Algérie continue d'importer principalement des équipements industriels, des demi-produits, ainsi que des produits alimentaires, qui occupent les premières positions en termes de valeur. Ces catégories sont suivies par les biens de consommation, les matières premières, l'énergie et les équipements agricoles.

Entre 2020 et 2023, on note une augmentation significative de la valeur globale des importations, passant de 4 363 milliards DA à 5 794 milliards DA, soit une hausse de plus de 1 400 milliards de dinars. Cette progression peut être liée à la reprise économique post-Covid, à la hausse des prix sur les marchés internationaux, ainsi qu'à la pression croissante sur la demande intérieure.

Ce tableau reflète donc la structure typique des importations algériennes sur une période récente, marquée par une dépendance aux produits à usage industriel et une faible part des équipements agricoles, traduisant les priorités actuelles du commerce extérieur du pays.

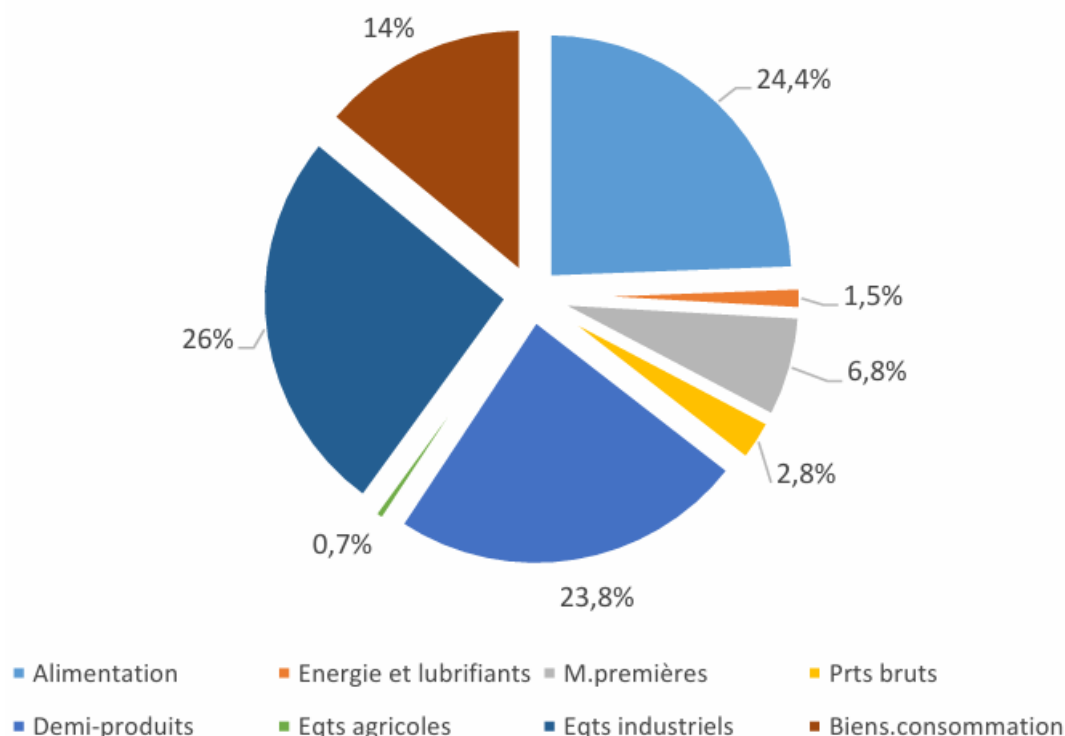
**Tableau I- 2: Evolution des importations de marchandises par groupe d'utilisation**

Libellé	En millions de DA					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Alimentation, boissons, tabac	999 888,5	963 565,9	1 016 086,0	1 251 886,6	1 542 625,8	1 411 423,0
Energie et lubrifiants	125 733,1	171 427,2	116 633,6	77 002,2	85 880,1	87 656,2
Matières premières	195 264,7	181 403,0	218 416,7	310 569,7	419 467,4	391 789,3
Produits bruts	26 351,1	58 912,7	73 553,3	170 709,6	182 147,5	160 317,1
Demi-produits	1 278 884,9	1 229 437,7	943 300,2	1 034 768,3	1 425 323,9	1 381 848,0
Equipements agricoles	65 865,0	54 656,6	34 225,0	34 913,2	29 846,7	40 526,3
Equipements industriels	1 570 704,9	1 586 588,4	1 203 558,9	1 360 323,9	1 139 732,2	1 506 917,4
Biens de consommation	1 140 540,6	770 845,6	757 879,4	857 290,9	714 654,2	813 516,1
<b>Total</b>	<b>5 403 232,8</b>	<b>5 016 837,1</b>	<b>4 363 653,1</b>	<b>5 097 464,4</b>	<b>5 539 677,8</b>	<b>5 793 993,4</b>

Source : Site officiel de l'ONS

<sup>5</sup> ALAIN (B), ANTOINE (C), CHRISTIN (D) : « dictionnaire de science économique », Armand Colin 2013, Page 754.

Figure I- 3: Structure (%) des importations de marchandises par groupe d'utilisation en 2023



Source : Site officiel de l'ONS

Le graphique met en évidence la structure des importations algériennes en 2023, réparties par groupe d'utilisation. Il montre que les demi-produits (26 %) et les équipements industriels (23,8 %) représentent les deux principales catégories importées, suivis des produits alimentaires (24,4 %). Cette structure confirme l'orientation de l'économie algérienne vers l'importation de composants intermédiaires et d'équipements, en lien avec les besoins de la production locale. Elle justifie également l'importance du transport maritime conteneurisé, qui reste le mode le plus adapté pour ce type de marchandises.

### 1.1.3.2 Les exportations

#### 1.1.3.2.1 Définition :

« Les exportations sont les ventes déclarées par les unités statistiques (entreprise, unité légale) à l'exportation (c'est-à-dire hors du pays de résidence) et qui comprennent les livraisons intracommunautaires. »<sup>6</sup>

<sup>6</sup> <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1425> (consulté le 16/04/2025 à 9:23)

Une exportation est, au sens strict, une vente de marchandise par un résident à un non-résident. La sortie de la marchandise du territoire national donne lieu à une entrée correspondante de devises au bénéfice de l'agent économique résident.

L'exportation est « vente de biens et services à l'étranger »<sup>7</sup>. Selon Martin : « Action de sortir des biens, des marchandises (produits naturels ou fabriqués) du territoire national vers le pays étranger auquel on les vend »<sup>8</sup>.

Exporter ne signifie donc pas seulement vendre à l'étranger pour élargir ses débouchés et accroître ses profits ; cela suppose également une capacité d'adaptation à des marchés étrangers, le respect de normes spécifiques, ainsi qu'une compréhension des habitudes de consommation locales, sans oublier les contraintes administratives, logistiques ou techniques que cela implique.

### 1.1.3.2 Composition des exportations

En se référant au tableau ci-dessous, on remarque que les exportations de l'Algérie restent fortement dominées par le secteur des énergies et lubrifiants, qui constitue l'essentiel des recettes extérieures. Les autres groupes de produits, tels que les demi-produits, les biens de consommation ou les produits alimentaires, représentent une part marginale.

On note une nette reprise entre 2020 et 2022, avec un pic en 2022, principalement dû à la hausse des prix des hydrocarbures. Cependant, la dépendance au secteur énergétique reste un point faible structurel du commerce extérieur algérien, soulignant la nécessité de diversifier les exportations hors hydrocarbures, notamment à travers le transport maritime conteneurisé.

**Tableau I- 3: Evolution des exportations de marchandises par groupe d'utilisation**

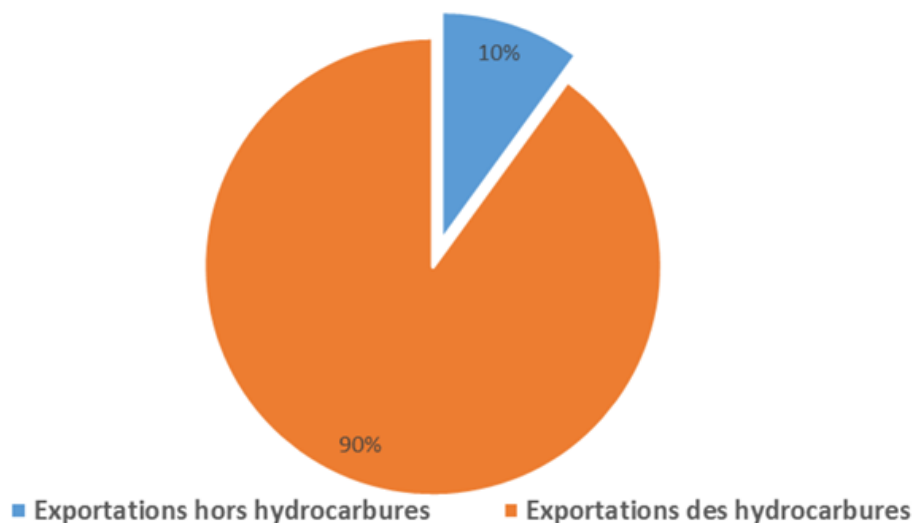
Libellé	En millions de DA					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Alimentation, boissons, tabac	43 585,3	48 686,5	56 427,8	75 119,6	38 354,9	58 217,4
Energie & lubrifiants	4 548 111,3	3 960 984,8	2 560 472,7	4710002,0	8275113,6	6691949,4
Matières premières	2 051,0	1 754,0	1 979,3	9 968,2	7 476,2	3 783,6
Produits bruts	8 722,4	9 700,5	7 351,8	15 260,3	30 020,6	30 962,6
Demi-produits	272 369,4	235 603,5	203 652,4	547 184,0	834 638,7	631 897,5
Equipements agricoles	35,6	119,4	178,5	132,6	253,8	357,0
Equipements industriels	10 507,0	10 360,1	10 955,0	25 767,2	7 108,8	6 122,6
Biens de consommation	3 896,6	4 440,0	5 353,9	8 501,2	15 485,5	9 137,8
<b>Total</b>	<b>4 889 278,6</b>	<b>4 271 648,8</b>	<b>2 846 371,4</b>	<b>5391935,1</b>	<b>9208452,1</b>	<b>7432427,8</b>

Source : Site officiel de l'ONS

<sup>7</sup> Hachette (2002). Le dictionnaire des sciences économiques et sociales. Hachette Education, p 67

<sup>8</sup> Martin G. (1931). Maison d'exportation 1931, p. 1117, cité in : Ghezlaoui R. (2016). L'export : des outils et un savoir-faire. Imprimerie Eddiwan Rouiba.

Figure I- 4: Structure des exportations de marchandises en 2023



Source : Site officiel de l'ONS

Ce graphique met en évidence la forte concentration des exportations algériennes sur le secteur des hydrocarbures, représentant la majeure partie des recettes extérieures. Les exportations hors hydrocarbures, bien qu'en progression, restent marginales, illustrant la nécessité pour l'Algérie de diversifier ses exportations afin de réduire sa dépendance aux fluctuations des marchés énergétiques.

## 1.2 Les principaux partenaires commerciaux de l'Algérie :

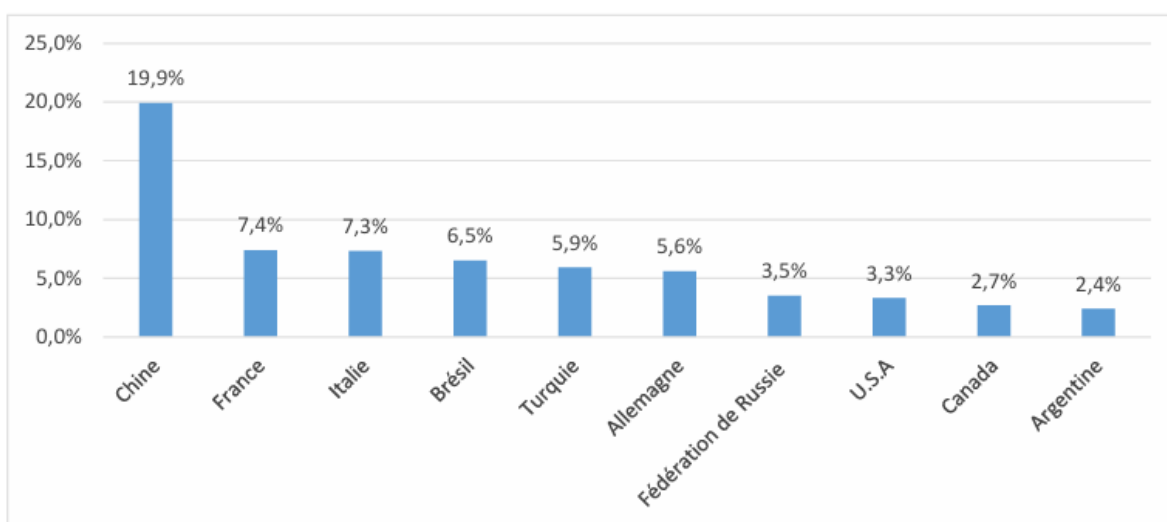
Le commerce extérieur algérien repose sur une relation étroite avec plusieurs partenaires stratégiques, aussi bien en matière d'importation que d'exportation. D'un côté, l'Algérie exporte principalement des hydrocarbures vers l'Europe et certains pays d'Asie, tandis que, de l'autre, elle importe massivement des équipements, des matières premières, des produits alimentaires et des biens de consommation.

En 2023, comme l'indique la figure n° 1.5 l'Algérie importe principalement de la Chine, suivie de la France, de l'Italie, de l'Allemagne et de la Turquie. La structure des échanges reste relativement stable. La Chine demeure le principal fournisseur de l'Algérie, avec une part de marché de (19,9 %), suivie de la France (7,4 %) et de l'Italie (7,3 %). En effet, la République populaire de Chine se voit considérée comme l'un des partenaires économiques les plus éminents de l'Algérie, et parmi ses pays amis. Les échanges commerciaux entre Alger et Pékin

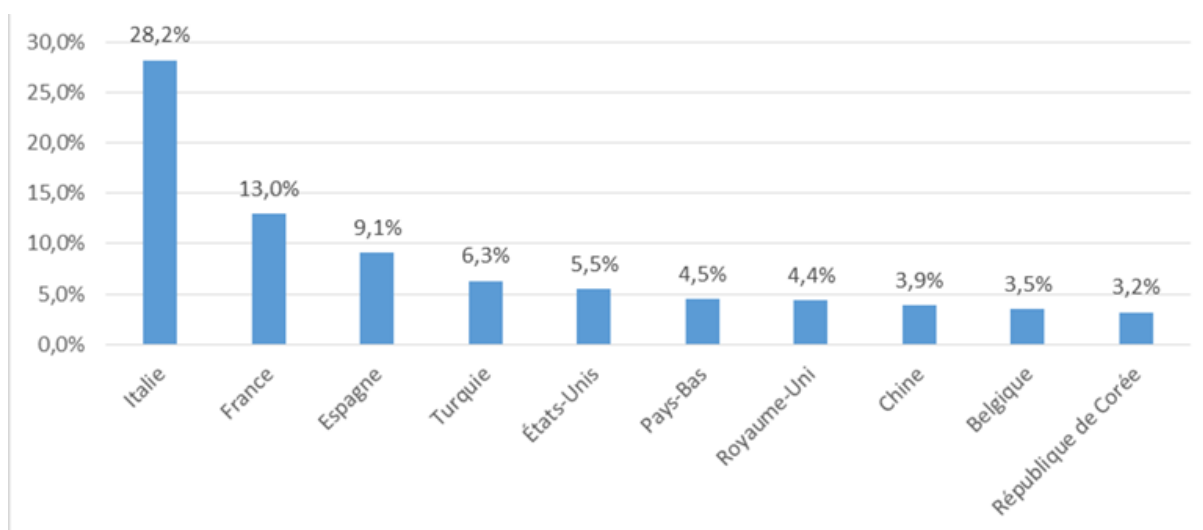
sont considérés parmi les plus importants de la région. Comme le montrent les derniers chiffres dévoilés par le département des statistiques des Nations Unies (ONU) <sup>9</sup>

En termes d'exportations, comme la figure n° 1.6 illustre, l'Italie, la France et l'Espagne demeurent les principaux clients de l'Algérie, avec respectivement (28.2%), (13.0%) et (9.1%). Ces chiffres confirment la forte orientation des exportations algériennes vers l'Union européenne, en particulier dans le domaine énergétique.<sup>10</sup>

**Figure I- 5: Les dix premiers fournisseurs en Algérie en 2023**



**Figure I- 6 : Les dix premiers clients en Algérie en 2023**



Source : Site officiel de l'ONS

<sup>9</sup> <https://www.dzairdaily.com> (consulté le 18/04/2025 à 16 :39)

<sup>10</sup> Source : Office National des Statistiques (ONS), Rapport sur les échanges extérieurs de marchandises 2018–2023.

## **Section 2 : Le secteur du transport maritime en Algérie**

Le transport maritime joue un rôle essentiel dans l'économie algérienne, en assurant plus de 90 % des échanges commerciaux du pays avec le reste du monde. Compte tenu de la position géographique stratégique de l'Algérie sur la Méditerranée et de la structure de son commerce extérieur largement tournée vers les importations et les exportations massives, notamment d'hydrocarbures, ce mode de transport constitue un pilier logistique national. Cette section propose une analyse de l'organisation du transport maritime en Algérie, en abordant les infrastructures portuaires, la flotte commerciale, ainsi que le cadre réglementaire et les projets de développement du secteur.

### **2.1 Généralité sur le transport maritime Algérien**

#### **2.1.1 Présentation**

« L'Algérie traite la quasi-totalité de son commerce extérieur par voie maritime. La logistique maritime et portuaire est donc un maillon important pour le développement de son commerce maritime et pour le développement socio-économique du pays. Cette section vise à faire un état des lieux de cette logistique et à ressortir les maillons faibles qui caractérisent la chaîne d'approvisionnement maritime de l'Algérie. »

L'Algérie, située en Afrique du Nord, bénéficie d'une position géographique stratégique sur les principaux axes du commerce maritime international. Avec une façade littorale de 1 200 kilomètres, le pays dispose de 13 ports de commerce répartis le long de sa côte méditerranéenne. Sa population, estimée à plus de 43 millions d'habitants, est majoritairement concentrée sur la bande côtière et reste fortement tributaire du transport maritime, tant pour ses besoins économiques que pour la satisfaction de la demande intérieure. Cette dépendance au commerce extérieur s'illustre par un volume d'échanges de marchandises atteignant 60 milliards de dollars US courants, ainsi que par un commerce des services de transport maritime dépassant 11 milliards de dollars US (CNUCED, 2020).<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> MERZOUG (Slimane), « La Logistique Maritime Et Portuaire Et Les Echanges Internationaux : Etude De Cas L'Algérie », Revue Des Sciences Administratives Et Financières 7, no 1 (2023), P 605.

## **2.1.2 L'organisation et les acteurs du transport maritime algérien**

### **2.1.2.1 Le poids du transport maritime dans l'économie algérienne**

En 2023, le secteur des transports et des communications représentait 10 % du produit intérieur brut (PIB) de l'Algérie, reflétant son importance stratégique dans l'économie nationale.<sup>12</sup>

Le transport maritime demeure le principal vecteur des échanges extérieurs du pays, assurant environ 95 % du volume total des importations et exportations.

Cette prédominance du transport maritime souligne la nécessité pour l'Algérie de renforcer ses capacités portuaires et logistiques afin de soutenir la croissance économique et de diversifier ses échanges commerciaux.

### **2.1.2.2 Dimension fonctionnelle**

- **L'État**

L'État algérien occupe une place centrale dans l'organisation du secteur maritime national. Historiquement, cette présence s'est matérialisée par la création de la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN), instituée par décret le 31 décembre 1963. Pendant plus de trois décennies, la CNAN a exercé un monopole sur le transport maritime national.

Dans le cadre des réformes économiques et de la restructuration du secteur, la CNAN a été transformée en Société Nationale de Transport Maritime (SNTM/CNAN) en 2005. Cette réorganisation, initiée notamment sous l'impulsion de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oranie (CCIO), a abouti à la création de quatre filiales :

- CNAN Nour,
- CNAN Mediterranean,
- CNAN Maghreb,
- NASCHO (spécialisée dans la consignation des navires).

Les trois premières sont orientées vers le transport maritime de marchandises, tandis que la dernière assure des services liés à la gestion et à l'accueil des navires dans les ports. Une nouvelle étape a été franchie en 2006, avec l'ouverture de ces filiales au partenariat international, marquant une forme de privatisation partielle. Des opérateurs venus de France,

---

<sup>12</sup> <https://www.bpifrance.fr/sites/default/files/2025-01/> (consulté le 17/04/2025 à 19 :44)

d'Italie et d'Arabie Saoudite ont ainsi intégré le capital de ces entités dans le but de moderniser leur gestion et d'améliorer leur compétitivité.<sup>13</sup>

- **Les acteurs privés et l'ouverture du secteur portuaire**

Dans le cadre des réformes du secteur maritime, l'État algérien a engagé depuis 2006 une politique d'ouverture progressive à l'investissement privé, notamment via des partenariats public-privé (PPP). Ces réformes ont été motivées par la volonté de pallier les limites du modèle de gestion portuaire étatisé et de moderniser les capacités logistiques du pays. À travers cette démarche, plusieurs terminaux portuaires ont été concédés à des opérateurs étrangers expérimentés.

Parmi les initiatives les plus notables, on retrouve la concession du terminal à conteneurs du port d'Alger à Djazaïr Port World (DPW), filiale de l'opérateur international Dubaï Ports World. Ce partenariat, scellé en 2008, repose sur une coentreprise entre DPW et l'Entreprise Portuaire d'Alger (EPAL), avec un capital partagé à parts égales. DPW a obtenu une concession de 30 ans, accompagnée d'un programme d'investissement ambitieux destiné à moderniser les infrastructures, acquérir des équipements portuaires modernes et digitaliser la gestion des opérations.

Le projet vise notamment à faire passer le trafic annuel de conteneurs au port d'Alger de 400 000 à plus de 700 000 EVP, tout en réduisant les délais de traitement et les coûts logistiques. Un contrat de performance lie les deux partenaires pour les sept premières années, au terme desquelles le management opérationnel sera confié à des cadres algériens formés. Ce partenariat s'accompagne également d'objectifs de productivité et d'efficacité, avec une gestion rationalisée des ressources humaines.

D'autres ports algériens, tels que Djendjen ou Béjaïa, ont également fait l'objet de concessions à des opérateurs internationaux, comme PORTEK à Béjaïa. Ces projets visent à développer des hubs régionaux performants, capables d'accueillir des navires de grande capacité et de soutenir la conteneurisation.<sup>14</sup>

Par ailleurs, le secteur de la consignation est aujourd'hui entièrement libéralisé, avec 195 sociétés de consignation enregistrées, bien que les besoins réels du marché n'en exigent qu'une

---

<sup>13</sup> <https://123dok.net/article/organisation-et-les-acteurs-du-transport-maritime-algerien.z3dndd7y> (consulté le 17/04/2025 à 20 :10)

<sup>14</sup> <https://123dok.net/article/organisation-et-les-acteurs-du-transport-maritime-algerien.z3dndd7y> (consulté le 17/04/2025 à 20 :15)

douzaine. Le segment du transport conteneurisé est quant à lui dominé plus de 70 % par trois opérateurs majeurs : MSC Algérie, CMA CGM et MAERSK Algérie, qui contrôlent l'essentiel du flux des conteneurs.

Ces évolutions témoignent d'une volonté d'intégrer des compétences privées internationales dans la gestion portuaire algérienne, tout en répondant aux défis de modernisation et de compétitivité du secteur maritime national.

### 2.2 L'état des infrastructures maritimes en Algérie

#### 2.2.1 La flotte algérienne et son évolution

Malgré sa façade maritime stratégique longue de plus de 1 200 km, l'Algérie reste fortement dépendante des armateurs étrangers pour l'acheminement de ses marchandises. En 2023, près de 70 % du commerce maritime algérien est pris en charge par trois grandes compagnies internationales : **MSC**, **Maersk** et **CMA CGM**, reflétant la faiblesse de la flotte nationale.<sup>15</sup>

La capacité de cette dernière, exprimée en tonnes de port en lourd (TPL), est en nette régression : elle est passée de 913 000 TPL en 2005 à seulement 651 700 TPL en 2023, soit une baisse de près de 30 % en deux décennies (voir tableau ci-dessous). Cette tendance démontre l'échec des politiques de restructuration successives dans le secteur maritime.

Le registre algérien ne comptait en 2023 que 118 navires sous pavillon national, dont une majorité de navires classiques ou non spécialisés. Ce n'est que récemment que des porte-conteneurs modernes ont intégré la flotte, avec un total de 82 600 TPL en 2023, contre 0 en 2015. Malgré cela, la flotte reste dominée par des navires de charge traditionnels, les vraquiers et les pétroliers, dont la capacité reste limitée (respectivement 53 500 TPL et 72 200 TPL en 2023).

La conteneurisation, pourtant essentielle à la compétitivité logistique, reste encore marginale. Le débit portuaire de conteneurs n'a atteint que 1,55 million d'EVP en 2023<sup>16</sup>, un chiffre encore modeste comparé aux standards régionaux. Cette faiblesse s'explique par la structure des échanges extérieurs du pays, centrée sur l'importation de produits finis et l'exportation d'hydrocarbures en vrac, générant de nombreux retours à vide de conteneurs.

---

<sup>15</sup> MERZOUG (S): Op.cit, p.606.

<sup>16</sup> Site principal d'ONU commerce et développement (CNUCED)

Par ailleurs, l'Algérie ne dispose toujours pas d'une véritable industrie de construction navale, l'activité se limitant principalement à la réparation. Ce manque d'autonomie renforce la dépendance aux flottes étrangères et freine l'évolution vers un transport maritime moderne, intermodal et compétitif.

**Tableau I- 4: Capacité de transport par types de navires**

FLOTTE NATIONALE				
<b>Capacité de transport par types de navires<sup>5</sup></b> (Milliers de TPL)				
	2005	2010	2015	2023
Flotte totale	913.0	764.6	802.0	651.7
Pétroliers	47.0	25.1	17.2	72.2
Vraquiers	288.0	204.3	149.6	53.5
Navires de charge classique	135.0	64.5	112.7	105.7
Porte-conteneurs	..	..	0.0	82.6
Autres navires	443.0	470.7	522.6	337.8

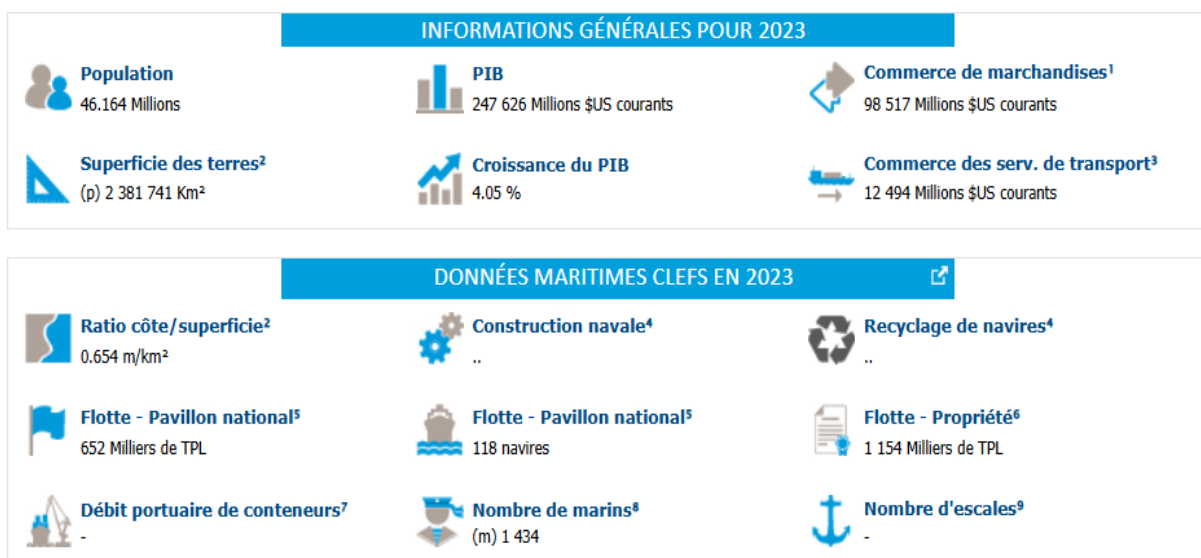
**0 %**  
Taux de croissance de la flotte en 2023

<b>Flotte par types de navires<sup>5</sup></b> (Nombre de navires)				
	2005	2010	2015	2023
Flotte totale	913.0	764.6	802.0	651.7
Pétroliers	47.0	25.1	17.2	72.2
Vraquiers	288.0	204.3	149.6	53.5
Navires de charge classique	135.0	64.5	112.7	105.7
Porte-conteneurs	..	..	0.0	82.6
Autres navires	443.0	470.7	522.6	337.8

Source : ONU commerce et développement (CNUCED)

**Figure I- 7: Données économiques et maritimes clés de l'Algérie en 2023**



Source : ONU commerce et développement (CNUCED)

La figure présente un aperçu global des données économiques et maritimes de l'Algérie en 2023. On note que le pays, avec une population de plus de 46 millions d'habitants et une croissance du PIB de 4,05 %, reste fortement tributaire du commerce maritime. En effet, près

de 95 % des échanges extérieurs s'effectuent par voie maritime, tandis que la flotte nationale demeure limitée, avec seulement 118 navires sous pavillon algérien. Le débit portuaire de conteneurs, bien qu'en progression, révèle un potentiel de développement encore important pour accompagner la dynamique du commerce extérieur.

### 2.2.2 Les installations techniques

Parlons à présent des installations techniques au-delà de la flotte.

#### 2.2.2.1 Situation actuelle

L'Algérie a entrepris d'importants investissements pour moderniser ses infrastructures maritimes. Le ministre des Travaux publics et des Infrastructures de base, Lakhdar Rakhroukh, a annoncé que le volume des investissements dans les infrastructures maritimes dépassera les 10 milliards de dollars sur une période de dix ans.<sup>17</sup>

Pour concrétiser ces projets, un Groupe de Travaux Maritimes (GTM) a été créé en 2024. Ce groupe est chargé de la réalisation des installations maritimes, visant à renforcer les capacités nationales de réalisation et d'ingénierie dans le domaine.

Parmi les projets en cours, le port d'Alger connaît une réhabilitation complète des quais 18 à 21, avec une refonte des aires de stockage. Ces travaux, réalisés à hauteur de 96 à 97 %, visent à moderniser les infrastructures vieillissantes pour fluidifier les opérations portuaires et réduire les délais de déchargement.<sup>18</sup>

De plus, le port de Djen Djen, situé dans la wilaya de Jijel, est en cours d'extension avec la construction d'un terminal à conteneurs. Ce projet, lancé en 2015 et relancé en 2024, prévoit la réception du terminal en septembre 2025. Il permettra au port d'accueillir des navires transportant jusqu'à 2 millions d'EVP par an, renforçant ainsi sa position comme hub régional sur la rive sud de la Méditerranée.<sup>19</sup>

Ces initiatives s'inscrivent dans une stratégie globale visant à aligner les infrastructures maritimes algériennes sur les standards internationaux, afin de répondre aux besoins de l'économie nationale et de promouvoir les prestations fournies

---

<sup>17</sup> <https://news.radioalgerie.dz/fr/> (publié le 08/08/2024, consulté le 20/04/2025 à 1:30)

<sup>18</sup> <https://lesenjeuxeco.dz/port-dalger-forte-reprise-des-activites-logistiques-et-maritimes/> (consulté le 21/04/2025 à 10 :20)

<sup>19</sup> <https://lasentinelles.dz/index.php/2025/02/26/travail-en-continu-dans-les-principaux-ports-algeriens-le-systeme-effectif-avant-la-fin-du-mois/> (consulté le 21/04/2025 à 11:11)

### **2.2.2.2 Enjeux et défis**

Il subsiste aujourd'hui de nombreux défis auxquels sont confrontés les acteurs du secteur portuaire en lien avec les installations techniques et logistiques. Parmi les principales contraintes, on note l'insuffisance de la connectivité numérique entre les différents intervenants, notamment entre les services douaniers, les transitaires et les opérateurs logistiques. Cette faiblesse technologique ralentit le traitement des opérations et nuit à la fluidité des échanges portuaires.

À cela s'ajoute la complexité des procédures douanières, qui exigent une maîtrise approfondie des textes réglementaires et des circuits administratifs. Or, ces compétences ne sont pas toujours maîtrisées par l'ensemble des professionnels du secteur, ce qui engendre retards et inefficacités.

Par ailleurs, la concentration de l'activité commerciale autour du port d'Alger a entraîné une centralisation excessive des flux, au détriment d'une répartition équitable vers d'autres régions. Cette centralisation limite la dynamique de décentralisation, pourtant essentielle à l'amélioration de la rapidité et de l'efficacité logistique.

Le nombre d'opérateurs logistiques actifs en Algérie reste limité. Bien que certaines sociétés internationales soient présentes, leur activité demeure marginale. La majorité des opérateurs locaux sont encore concentrés sur le transit et le transport routier, au détriment de services plus avancés comme le groupage ou la logistique intégrée, qui restent encore sous-développés.

Enfin, le développement des plateformes logistiques, pourtant stratégique, est freiné par plusieurs obstacles : la rareté des réserves foncières disponibles, l'éloignement des zones de consommation, ainsi que la complexité du dédouanement des opérations à valeur ajoutée. Ces limites structurelles doivent impérativement être levées pour accompagner la modernisation du transport maritime et renforcer la compétitivité du commerce extérieur algérien.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> KHADRA (Brahma) : « Transport maritime en Algérie, insuffisances et opportunités : comparaison entre le port de Mostaganem e port de Mostaganem en Algérie et le port de Tanger Med au Maroc », Mémoire de Magister en Management et Commerce International, Université Abdelhamid Ibn Badis – Mostaganem, Faculté des Sciences Économiques, Commerciales et des Sciences de Gestion, 2017, P 47-48.

## **2.3 Le système portuaire en Algérie**

### **2.3.1 Analyse de la performance des ports algériens**

Bien que les ports algériens assurent près de 95 % des échanges de marchandises du pays, ils figurent parmi les moins performants de la région méditerranéenne. Depuis l'indépendance, leur gestion est restée largement étatisée jusqu'aux années 2000, période durant laquelle ils ont souffert d'un manque chronique d'investissements, aggravé par l'exploitation déséquilibrée de la part des grandes entreprises nationales, principaux utilisateurs de ces infrastructures (Zohra, Mohamed-Cherif, Ducruet, 2011).

L'effort d'investissement consenti par les pouvoirs publics s'est historiquement concentré sur les ports pétroliers, au détriment des ports polyvalents. Ces derniers, souvent laissés à l'écart des plans de modernisation, n'ont connu que très peu d'évolutions structurelles depuis l'époque coloniale. Ce déséquilibre dans le développement portuaire reflète un manque d'alignement entre la politique économique maritime affichée et les choix stratégiques opérés, ce qui a freiné la montée en performance du réseau portuaire national.

L'inefficacité des ports algériens affecte directement la compétitivité du transport maritime national, en particulier celle de la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN). Dotée de moyens limités, cette dernière ne peut intervenir sur les trafics internationaux dits « tiers », faute d'un soutien logistique portuaire performant. En l'absence de ports modernes, capables de répondre efficacement aux besoins des navires et des marchandises, toute stratégie de relance ou de développement d'une flotte marchande nationale reste vouée à l'échec. Ainsi, l'inadéquation entre les ambitions affichées et la réalité portuaire constitue un frein majeur à la croissance du transport maritime en Algérie.<sup>21</sup>

### **2.3.2 Les principaux ports d'Algérie**

Les ports algériens ne présentent pas tous le même niveau d'activité ni les mêmes fonctions. Certains se distinguent par leur spécialisation dans les hydrocarbures, d'autres par la gestion de conteneurs ou le trafic passagers. Le tableau suivant (tableau n° 1.5) dresse un aperçu synthétique des principaux ports du pays, en précisant leur localisation et leurs domaines d'activité. On observe par exemple que le port d'Alger reste un centre névralgique du trafic conteneurisé, tandis que Djen Djen se positionne comme un pôle en pleine expansion, À

---

<sup>21</sup> HALAL (Said) : « Le rôle de la conteneurisation dans le développement du transport maritime en Algérie » Mémoire de Master 2 en Sciences Commerciales, Option : Finance et Commerce International, Université Abderrahmane Mira de Béjaïa, 2013, P 72.

l'inverse, d'autres ports enregistrent un ralentissement ou restent sous-exploités malgré leur potentiel.

**Tableau I- 5: Principaux ports de commerce en Algérie**

Port	Localisation	Activités principales	Trafic 2023
<b>Port d'Alger</b>	Alger	Conteneurs, marchandises diverses, passagers	Environ 7,9 millions de tonnes en 2023
<b>Port d'Oran</b>	Oran	Conteneurs, marchandises diverses, passagers	10,1 millions de tonnes en 2023
<b>Port de Skikda</b>	Skikda	Hydrocarbures, conteneurs, marchandises diverses	24,3 millions de tonnes en 2024
<b>Port de Béjaïa</b>	Béjaïa	Hydrocarbures, marchandises diverses, passagers	12,10 millions de tonnes en 2023
<b>Port de Djen Djen</b>	Jijel	Conteneurs, marchandises diverses	9,8 millions de tonnes en 2023
<b>Port de Annaba</b>	Annaba	Conteneurs, marchandises diverses	6,239 millions de tonnes en 2023

Source : Élaboré par nous même à partir de plusieurs sites

### 2.3.3 Actions prioritaires à engager par les ports algériens

Malgré leur rôle stratégique dans l'économie nationale, les ports algériens continuent de faire face à des défis structurels et organisationnels qui limitent leur performance et leur compétitivité à l'échelle régionale. Plusieurs axes d'amélioration apparaissent comme prioritaires.

#### 2.3.3.1 Modernisation des infrastructures et des équipements

Les ports algériens souffrent depuis plusieurs années d'un équipement vieillissant, notamment en matière de manutention et de gestion des conteneurs, ce qui a longtemps freiné leur efficacité et leur compétitivité. Face à ce constat, les autorités ont engagé en 2025 une série de réformes pour moderniser le secteur portuaire. À l'initiative du président de la République Abdelmadjid Tebboune, un programme de fonctionnement continu des ports (24h/24, 7j/7) a été lancé. Dans ce cadre, une enveloppe de 70 milliards de dinars algériens, soit environ 523 millions de dollars américains, a été mobilisée pour l'acquisition d'équipements modernes. Ces investissements

visent à améliorer l'efficacité opérationnelle des ports et à réduire les délais d'attente des navires, tout en renforçant la performance logistique globale du pays.<sup>22</sup>

### **2.3.3.2 Une gouvernance portuaire à repenser**

Le système de gestion actuel est marqué par une centralisation excessive et un manque de coordination entre les différents acteurs. L'urbanisation autour des ports, notamment sur le littoral, a été peu anticipée, freinant la fluidité logistique. L'absence de véritables corridors de transport vers l'intérieur du pays renforce l'isolement des plateformes portuaires. Par ailleurs, l'Algérie reste à la traîne en matière de réformes de gouvernance portuaire (privatisation, décentralisation, autonomie des terminaux), contrairement aux évolutions observées à l'échelle mondiale.

### **2.3.3.3 Une faible intégration logistique internationale**

La présence d'opérateurs logistiques internationaux en Algérie demeure marginale. Des acteurs majeurs comme DHL, MSC ou MAERSK n'y disposent que de représentations réduites, contrairement à leurs implantations importantes au Maroc ou en Tunisie. Le tissu logistique reste dominé par des entreprises locales, souvent centrées sur le transit classique, limitant ainsi la compétitivité globale du système.

### **2.3.3.4 Une privatisation incomplète et peu structurée**

La mise en œuvre de partenariats publics-privés (PPP) à travers des concessions, comme celles accordées à Dubai Ports World (DPW) ou au singapourien Portek, a donné lieu à des résultats mitigés. Si certaines initiatives ont permis une augmentation du trafic conteneurisé, d'autres, comme la gestion du terminal à conteneurs du port d'Alger par DPW, ont montré des limites en raison d'un manque d'équipements, de retards dans les investissements d'État et de problèmes sociaux (grèves, faible productivité). La culture de gestion privée portuaire reste encore peu ancrée en Algérie.

### **2.2.3.5 Une absence d'intégration multimodale**

Le transport multimodal est encore embryonnaire en Algérie. L'intégration entre les infrastructures portuaires, les réseaux ferroviaires et les ports secs reste insuffisante. Les plateformes logistiques restent peu développées, et l'interconnexion entre les modes de

---

<sup>22</sup> <https://lasentinelles.dz/index.php/2025/02/25/transport-maritime-de-marchandises-523-millions-de-dollars-mobiliser-pour-la-modernisation-des-ports> (publié le 25/02/2025, consulté le 22/04/2025 à 14 :06)

transport reste un chantier à bâtir. Cette situation freine le développement d'une chaîne logistique efficace à l'échelle nationale et limite les capacités d'exportation hors hydrocarbures.

### 2.3.4 Bilan de performance : matrice d'évaluation des ports algériens

La matrice d'évaluation présentée ci-dessous restitue les principaux axes d'analyse de la performance des ports algériens. Elle évalue le fonctionnement et l'efficacité globale de l'industrie portuaire algérienne.

Cette matrice est construite autour de plusieurs types de critères :

- Des critères de nature technique, en lien avec l'état des infrastructures et leur fonctionnement opérationnel.
- Des critères de nature managériale, relatifs à l'organisation du système portuaire et aux interactions entre les différents acteurs.
- Des critères de nature économique, permettant d'apprécier la rentabilité et la compétitivité du secteur, tant au niveau des ports qu'au niveau national.

**Tableau I- 6: Matrice d'évaluation de la performance du système portuaire algérien**

<i>Critère</i>	<i>Nature</i>	<i>Evaluation</i>				<i>Caractéristiques et explications</i>
		<i>Très limité</i>	<i>Limité</i>	<i>Bon</i>	<i>Très bon</i>	
<b>Flotte maritime nationale</b>	Technique	X				Flotte ancienne et de taille moyenne, insuffisante pour couvrir les besoins nationaux. Renouvellement nécessaire.
<b>Actualité des ports</b>	Technique	X				Ports construits selon des normes anciennes, peu adaptés aux standards modernes.

<b>Qualité technique des ports</b>	Technique	<b>X</b>				Infrastructure peu profonde, envasement important, difficulté d'accueil de grands navires
<b>Fiabilité des installations techniques</b>	Technique	<b>X</b>				Sous-équipement des quais, faibles capacités de déchargement, gestion du stockage déficiente.
<b>Gestion des délais (attente navires)</b>	Technique	<b>X</b>				Délais d'attente très élevés. Exemple : durée de séjour à quai pouvant dépasser 15 jours.
<b>Tarifs et maîtrise des coûts</b>	Économique /Managériale	<b>X</b>				Tarifs élevés vers l'Algérie, maîtrise limitée des coûts logistiques et fortes charges liées aux retards portuaires
<b>Offre de services logistiques</b>	Économique /Managériale			<b>X</b>		Présence d'opérateurs privés, même si embryonnaire. Croissance de la logistique en cours.
<b>Coopération entre acteurs nationaux</b>	Managériale	<b>X</b>				Faible articulation public-privé. Rôles mal définis, désengagement de

						l'État dans certaines activités
<b>Dynamisme du secteur privé</b>	Économique /Managériale		<b>X</b>			Trop d'acteurs sur certains segments (consignation), concentration sur d'autres (conteneurs).
<b>Multimodalité / intégration</b>	Économique /Managériale	<b>X</b>				Absence de réseau intégré (rail, route, port). Manque de ports secs fonctionnels.
<b>Volume du trafic et résultats financiers</b>	Économique	<b>X</b>				Volume global faible, forte dépendance aux hydrocarbures
<b>Capacité de spécialisation</b>	Technique			<b>X</b>		Bonne spécialisation dans les ports pétroliers (Skikda, Arzew).
<b>Poids dans l'économie nationale</b>	Économique				<b>X</b>	95 % du commerce extérieur transite par voie maritime.
<b>Performance globale</b>	Globale (tech., éco., managériale)	<b>X</b>				Faible classement mondial. Retard logistique et managérial.

Source : élaborer par nous même

#### 2.4 Perspectives de développement des ports algériens

Consciente de la place prépondérante que jouent les ports dans le développement du commerce extérieur et dans l'économie, l'Algérie a mis en place une stratégie de développement et de

modernisation des ports maritimes. Ainsi, le « plan de soutien à la croissance économique », lancé depuis 2004<sup>23</sup>

#### **2.4.1 Modernisation des infrastructures**

- Port de Djen Djen (Jijel) : Le projet d'extension du port de Djen Djen vise à augmenter sa capacité pour en faire un hub portuaire majeur en Méditerranée. Un appel d'offres international a été lancé en septembre 2024 pour cette expansion, qui comprend l'approfondissement des quais et l'extension de leur longueur<sup>24</sup>
- Port d'El Hamdania (Cherchell) : Initialement prévu comme un projet phare pour renforcer la connectivité maritime de l'Algérie, le projet du port en eau profonde d'El Hamdania a été officiellement annulé en mars 2025 en raison de contraintes financières et de retards accumulés.<sup>25</sup>

#### **2.4.2 Optimisation logistique et qualité de service**

- Observatoire des coûts portuaires : Les autorités algériennes ont exprimé leur intention de créer un observatoire des coûts des passages portuaires pour améliorer la transparence et l'efficacité des services portuaires. Cette initiative vise à remédier aux performances insuffisantes des ports algériens par rapport à leurs concurrents méditerranéens.
- Digitalisation et automatisation : Des efforts sont en cours pour moderniser les équipements portuaires, avec une enveloppe de 29 milliards de dinars allouée en 2025 pour l'acquisition de grues, de portiques et de scanners, afin d'améliorer la productivité et de réduire les délais d'attente des navires

#### **2.4.3 Réforme de la gouvernance portuaire**

- Partenariats public-privé : Depuis 2008, l'Algérie a établi une coentreprise avec DP World, nommée Djazair Port World, pour gérer le terminal à conteneurs du port d'Alger. Ce partenariat vise à améliorer l'efficacité opérationnelle et à attirer des investissements étrangers dans le secteur portuaire.

---

<sup>23</sup> <https://123dok.net/article/perspectives-de-d%C3%A9veloppement-des-ports-alg%C3%A9riens.yev9ej4z> (consulté le 21/04/2025 à 00 :32)

<sup>24</sup> <https://djendjen-port.dz/> (consulté le 21/04/2025 à 1 :03)

<sup>25</sup> <https://www.hellenicshippingnews.com/algeria-cancels-deep-water-port-project-with-china/> (publié le 31/03/2025, consulté le 21/04/2025 à 9 :25)

#### **2.4.4 Partenariats régionaux et coopération euro-méditerranéenne**

- **Projet MedaMos (Autoroutes de la mer) :** Le port de Béjaïa a été sélectionné pour participer au projet MedaMos, une initiative de l'Union pour la Méditerranée visant à renforcer les liaisons maritimes entre les deux rives de la Méditerranée. Ce projet prévoit la mise en place de lignes régulières de navires rouliers entre Béjaïa et des ports européens tels que Marseille et Barcelone.

### **Section 3 : Contraintes et défis du transport maritime en Algérie**

Le secteur du transport maritime algérien, bien qu'indispensable au commerce extérieur, fait face à des défis structurels et organisationnels majeurs qui freinent sa compétitivité. Ces contraintes concernent principalement la qualité des infrastructures, la lenteur des procédures logistiques, le manque de coordination entre les acteurs, et l'absence d'une réelle stratégie d'intégration multimodale.

#### **3.1 Limitations des infrastructures portuaires en Algérie**

« Les ports représentent un maillon important dans la chaîne logistique du transport maritime. Ils sont le point de départ et d'arrivée des navires et le lieu de connexion avec les autres modes de transport terrestre. Les performances d'un port jouent un rôle primordial dans le développement du commerce maritime et de l'économie de son hinterland (arrière-pays desservi par le port). Ces performances qui sont souvent mesurées par les tonnages de marchandises et le nombre de navires traités dans des délais et des frais portuaires compétitifs sont un critère de développement de la logistique de transport maritime. »<sup>26</sup>, Cependant, il est confronté à des contraintes structurelles majeures qui entravent son efficacité et sa compétitivité

##### **3.1.1 Capacité d'accueil limitée des navires de grande taille**

La majorité des ports algériens, tels que ceux d'Alger, Oran et Skikda, disposent de quais aux profondeurs variant entre 6,5 et 11,5 mètres. Cette configuration ne permet pas l'accostage de porte-conteneurs de dernière génération, nécessitant des tirants d'eau supérieurs à 14 mètres. En conséquence, les navires doivent souvent effectuer des transbordements dans des ports étrangers, augmentant ainsi les délais et les coûts logistiques.

Le port de Djen Djen, avec une profondeur de 19 mètres, constitue une exception notable, capable d'accueillir des navires de grande capacité. Cependant, son éloignement des principaux centres économiques limite son impact sur l'ensemble du réseau logistique national.

##### **3.1.2 Infrastructures vieillissantes et équipements obsolètes**

De nombreux ports algériens souffrent d'infrastructures vieillissantes et d'équipements de manutention obsolètes. Cette situation entraîne des lenteurs dans les opérations de chargement et de déchargement, prolongeant les temps d'escale des navires. Le manque d'automatisation et

---

<sup>26</sup> MERZOUG (S): op.cit, P 612.

de digitalisation des procédures portuaires accentue ces inefficacités, impactant négativement la fluidité des échanges commerciaux.

### **3.1.3 Saturation des zones logistiques et manque d'intégration intermodale**

Les ports algériens sont confrontés à une saturation croissante de leurs zones logistiques, en raison d'un manque d'espaces de stockage bien aménagés. Cette situation entraîne des retards dans le traitement des conteneurs et augmente les coûts logistiques. Par ailleurs, l'absence de véritables plateformes logistiques intégrées aux ports limite les possibilités de services à valeur ajoutée (tri, groupage, dégroupage, etc.)

En parallèle, l'intégration intermodale reste faible : les connexions ferroviaires sont peu développées et rarement adaptées au transport de conteneurs, tandis que les routes souffrent de congestion et de dégradation. Cette mauvaise articulation entre le maritime, le routier et le ferroviaire freine l'évacuation rapide des marchandises vers l'intérieur du pays et nuit à la fluidité de la chaîne logistique.

## **3.2 Faiblesse de la connectivité intermodale**

### **3.2.1 Insuffisance des connexions ferroviaires aux ports**

La majorité des ports algériens souffrent d'un manque de liaisons ferroviaires efficaces. Par exemple, bien que le port de Djen Djen dispose d'une ligne ferroviaire le reliant au complexe sidérurgique d'El Milia, cette connexion reste limitée et ne permet pas une exploitation optimale du potentiel intermodal du port. De plus, le projet du port d'El Hamdania, qui prévoit une double voie ferrée électrifiée le reliant à la gare d'El-Affroun, est encore en phase de développement et n'a pas encore apporté les améliorations attendues en matière de connectivité

### **3.2.2 Dépendance excessive au transport routier**

En l'absence de connexions ferroviaires adéquates, le transport routier devient le principal moyen d'acheminement des marchandises depuis les ports vers l'intérieur du pays. Cette situation engendre une congestion accrue des routes, des coûts logistiques élevés et une empreinte carbone significative. Bien que l'Algérie dispose d'un réseau routier étendu de plus de 120 000 km, dont 2 318 km d'autoroutes, cette infrastructure est souvent sollicitée au-delà de sa capacité optimale<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> <https://elwatan-dz.com/ali-cheekroune-secretaire-general-de-laral-la-route-et-le-rail-une-intermodalite-au-service-de-leconomie> (consulté le 09/05/2025 à 1 :29)

### **3.2.3 Manque de plateformes logistiques intégrées**

Le développement de plateformes logistiques intégrées, telles que les ports secs, est essentiel pour faciliter le transfert des marchandises entre les différents modes de transport. Cependant, en Algérie, ces installations sont peu nombreuses et souvent sous-exploitées. Par exemple, bien que le port sec de Tixter ait été rouvert en mars 2025 pour alléger la pression sur les ports maritimes, son impact reste limité en raison de l'absence de connexions intermodales efficaces

### **3.3 Lourdeurs administratives et barrières bureaucratiques et tarifaires**

Le climat des affaires en Algérie est souvent entravé par des procédures administratives complexes, une bureaucratie rigide et des obstacles tarifaires, qui freinent l'efficacité économique et la compétitivité du pays sur le plan international

#### **3.3.1 Barrières tarifaires et non tarifaires**

Malgré les efforts de libéralisation, l'Algérie maintient des droits de douane élevés sur certains produits, ainsi que des restrictions quantitatives et des normes techniques strictes, qui constituent des barrières à l'importation et à l'exportation.<sup>28</sup> En effet, l'application de droits de douane élevés sur les produits finis vise à protéger l'industrie locale, mais elle peut également dissuader les investissements étrangers et limiter la disponibilité de certains biens sur le marché intérieur.

De plus, Le coût des opérations portuaires en Algérie est considéré comme élevé par les opérateurs. À titre d'exemple :

- Les redevances portuaires (stationnement, passage, utilisation des outillages) sont facturées selon des tarifs peu compétitifs.
- Les frais de manutention sont définis par des grilles tarifaires rigides, sans lien direct avec la productivité réelle.
- Les importateurs peuvent subir des surcoûts dus à la lenteur des opérations (surestaries, frais de stationnement supplémentaires, etc.).

#### **3.3.2 Complexité des procédures douanières et portuaires**

Les procédures de dédouanement en Algérie sont souvent longues, manuelles et redondantes. Malgré les efforts de digitalisation engagés depuis 2020 avec la mise en place de la plateforme

---

<sup>28</sup> OCDE (2005), « Analyse des obstacles non tarifaires touchant les pays en développement », Éditions OCDE, Paris, P 35.

“Jibayatic” et de “El Djezair Port Net”, leur usage reste limité à certaines opérations, et la coordination entre services (douanes, transitaires, agents maritimes) est encore insuffisante.

De plus, certains ports exigent encore des documents physiques, signés et tamponnés à chaque étape, ce qui entraîne des retards évitables et expose les opérateurs économiques à des pénalités de stationnement et de surestaries.

### **3.3.3 Réglementation portuaire rigide et manque de guichet unique efficace**

Le cadre juridique algérien impose une forte centralisation dans la gestion portuaire. La loi n° 98-05 du 25 juin 1998 « relative aux ports limite la marge d'autonomie des directions portuaires et rend complexe la prise de décision locale. »

Par ailleurs, l'absence d'un guichet unique portuaire pleinement opérationnel fait que chaque acteur (douane, inspection sanitaire, PAF, manutentionnaire, consignataire) opère de façon cloisonnée, ce qui rallonge les circuits de validation et augmente les risques d'erreurs administratives.

## **Conclusion du chapitre**

Le commerce extérieur de l'Algérie reflète une dépendance persistante aux exportations d'hydrocarbures, malgré les orientations politiques visant à diversifier les échanges. Si des progrès notables ont été enregistrés dans les politiques commerciales et la signature d'accords internationaux, la structure des importations reste déséquilibrée et fortement concentrée.

Dans ce contexte, le transport maritime constitue un levier fondamental pour soutenir et fluidifier les opérations commerciales. Toutefois, l'environnement maritime algérien fait face à plusieurs contraintes majeures : ports de petite taille, infrastructures vieillissantes, saturation des zones logistiques, faible intégration intermodale, lourdeurs administratives... autant d'obstacles qui limitent l'efficacité des chaînes logistiques et augmentent les coûts des échanges.

Ces limites structurelles soulignent l'urgence d'une réforme globale du système portuaire et logistique, en misant sur la modernisation des infrastructures, la simplification des procédures et une meilleure coordination entre les acteurs publics et privés.

C'est dans cette optique que le recours au transport maritime conteneurisé s'impose de plus en plus comme une solution stratégique. Il permet non seulement de gagner en efficacité, mais aussi de s'aligner sur les standards internationaux. Le chapitre suivant sera ainsi consacré à l'étude du transport maritime conteneurisé, de son évolution et de ses apports dans le développement du commerce international.

**Chapitre II : Le transport  
maritime conteneurisé et son  
importance dans le commerce  
international**

---

## **Introduction du chapitre**

Afin de participer activement aux échanges mondiaux, les pays doivent s'appuyer sur des chaînes logistiques robustes et efficaces, facilitant l'accès fluide aux marchés internationaux. Dans cette dynamique, le transport maritime occupe une place centrale, en tant que principal vecteur du commerce mondial.

En effet, selon les dernières estimations de la CNUCED (2024), plus de 80 % du volume mondial des échanges commerciaux est acheminé par voie maritime, soit environ 12,55 milliards de tonnes de marchandises transportées par mer<sup>29</sup>. Cette prédominance s'explique par la capacité du transport maritime à s'adapter à tous types de marchandises, à réduire les coûts logistiques, et à faciliter les flux intercontinentaux dans un contexte de mondialisation croissante.

Au cœur de cette révolution logistique figure un dispositif technique et organisationnel incontournable : la conteneurisation. Celle-ci a radicalement transformé les pratiques du transport maritime, en standardisant les opérations, en réduisant les délais et en renforçant l'intégration logistique globale.

Ce chapitre vise à explorer les dimensions fondamentales du transport maritime conteneurisé, en trois étapes :

- La première section est consacrée à une présentation générale de ce mode de transport : ses définitions, ses acteurs, ses grandes routes, ainsi que son fonctionnement technique et logistique.
- La deuxième section mettra en lumière les avantages, enjeux et impacts stratégiques de la conteneurisation, tant sur le plan économique que sur le plan environnemental.
- Enfin, la troisième section analysera l'intégration du transport conteneurisé dans la chaîne logistique internationale, en tant que maillon essentiel de la supply chain mondiale et facteur de compétitivité pour les économies émergentes.

---

<sup>29</sup> Conférence des nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), étude sur les transports maritimes, 2024.

## **Section 1 : Définition et généralités sur le transport maritime conteneurisé**

Le transport maritime conteneurisé occupe aujourd'hui une place stratégique dans le commerce international, en tant que levier essentiel de la fluidité des échanges mondiaux. Grâce à sa capacité à transporter d'importants volumes de marchandises de manière standardisée, sécurisée et à moindre coût, il a profondément transformé les chaînes logistiques globales, devenant ainsi un vecteur clé de la mondialisation.

Dans cette section, nous proposons une vue d'ensemble sur le transport maritime conteneurisé, en commençant par sa définition, son évolution historique, les différents types de conteneurs utilisés, ainsi que les principaux acteurs impliqués dans son fonctionnement. Nous aborderons également les modes d'organisation logistique et les grandes routes maritimes qui structurent les flux commerciaux à l'échelle mondiale.

### **1.1 Présentation du transport maritime de marchandises**

#### **1.1.1 Historique et évolution du transport maritime de marchandises**

Le transport maritime de marchandises a une histoire riche et évolutive, marquée par des innovations majeures qui ont façonné le commerce international.

« La révolution des transports maritimes » est expliquée comme étant la mutation brutale des modes de transport par mer qui s'est opérée à partir du milieu du XXe siècle et qui a affecté tous les domaines liés à la navigation elle-même : révolution technologique, révolution financière, révolution commerciale, mais également révolution géographique ; cette époque voyant une refonte totale des itinéraires de trafic et un remodelage des ports et seuils. Il ne s'agit donc pas d'un progrès continu des procédés de transport de marchandises ou de passagers par mer tels qu'ont pu les connaître les siècles précédents, mais bien d'une remise en cause totale des modalités de transport.<sup>30</sup>

Au XIXe siècle, la France établit la Compagnie des Messageries Maritimes en 1851, qui joua un rôle crucial dans le transport de marchandises et de passagers, notamment vers l'Asie et l'Afrique. Ensuite l'ouverture du canal de Suez en 1869, en Égypte. Cette voie navigable

---

<sup>30</sup> BOUKHECHBA (S) : « L'impact du transport maritime sur la performance de la chaîne logistique d'exportation du GNL », Mémoire de Master en Sciences Commerciales, (option : Affaires Internationales), Ecole des Hautes Etudes Commerciales d'Alger, 2018, p. 48-49.

stratégique a permis de réduire considérablement la durée des trajets entre l'Europe et l'Asie, supprimant le contournement par le cap de Bonne-Espérance. Le canal est devenu un point névralgique pour le commerce mondial<sup>31</sup>

À la fin du XIXe siècle, la propulsion maritime évolue avec l'adoption de la turbine à vapeur, qui améliore à la fois la vitesse et la fiabilité des navires. En 1903, le vapeur russe Vandal est le premier navire au monde à être propulsé par un moteur diesel, suivi du célèbre Selandia en 1912, qui marque un tournant dans l'histoire de la motorisation maritime

L'année 1914 est marquée par l'inauguration du canal de Panama, situé en Amérique centrale, reliant l'Atlantique au Pacifique. Ce canal, au-delà de son importance géopolitique, a considérablement réduit les temps de parcours interocéaniques : un trajet entre la côte Est et Ouest des États-Unis est ainsi passé de plusieurs semaines à quelques jours

La révolution du conteneur dans les années 1950 transforme en profondeur le secteur maritime. Initiée par l'américain Malcolm McLean, l'introduction du conteneur standardisé permet de rationaliser les opérations de chargement, de réduire les coûts et de renforcer la sécurité des marchandises. Ce système a également permis l'essor des ports spécialisés dans le transbordement, comme Singapour ou Rotterdam

Puis grâce à la révolution industrielle, les grands voiliers renonceront à la force humaine et la remplacer par les machines à vapeur afin de réduire les couts et le temps des trajets.

Sur le plan international, les conditions du transport maritime se modifient de façon substantielle du fait de l'apparition d'importantes innovations (au milieu du XIXe siècle). Dans la construction navale, le fer (puis l'acier) se substitut progressivement au bois permettant d'accroître les capacités des navires. En matière de propulsion, la vapeur est installée sur les bateaux, elle évince lentement la voile qui bénéficie elle aussi d'avancées techniques<sup>32</sup>

Au cours des années 50, un nouveau système de transport de marchandises est apparu : le transport en « containers » ou en conteneurs. Cette nouvelle méthode de transport s'est avérée révolutionnaire et ce en permettant, grâce à l'utilisation du conteneur, un temps de déchargement plus rapide, une parfaite conservation des marchandises (grâce aux conteneurs frigorifiques) ainsi que le renforcement de la sécurité de la marchandise limitant ainsi les vols.

---

<sup>31</sup> CNUCED (Conférence des Nations Unis sur le commerce Et le Développement), Rapport sur le transport maritime 2022

<sup>32</sup> BERTRAND, (B): histoire des faits économiques, édition DUNOD, 3e édition, Paris, 2016, P 15.

Elle révolutionne également le passage d'un mode de transport à un autre puisque le conteneur est très facile à transporter permettant alors un transfert du conteneur depuis le cargo vers un autre moyen de locomotion comme un train.<sup>33</sup>

### **1.1.2 Définition du transport maritime de marchandises**

« Plus de 90% des échanges mondiaux en volume et plus de 70% en valeur sont transportés à bord de navire et traités par des ports maritimes à travers le monde. »<sup>34</sup>

Le transport maritime consiste à acheminer des marchandises (et occasionnellement des passagers) principalement par voie maritime. Il inclut également des opérations logistiques terrestres, telles que la livraison d'un conteneur chez un expéditeur avant son acheminement vers un port. Selon le type de service (lignes régulières ou tramping), ce mode de transport est encadré par un connaissement (bill of lading) ou un contrat d'affrètement.

Aujourd'hui, le transport maritime constitue l'un des principaux vecteurs du commerce international, représentant une part majoritaire des échanges mondiaux. Il est particulièrement adapté au transport de matières premières en vrac (pétrole, charbon, minerai de fer, céréales, etc.), mais aussi aux marchandises dites « diverses », déjà conditionnées en cartons, palettes ou fûts.<sup>35</sup>

### **1.1.3 Différents types de transport maritime de marchandises**

Dans le monde du transport maritime de marchandises à l'échelle internationale, on classe souvent les expéditions en deux grands types

#### **1.1.3.1 Navigation de lignes régulières**

« Elles correspondent à un transport maritime entre deux pôles éloignés (liaisons Est – Ouest : Europe – Amérique, Europe – Asie, Asie – Amérique, Liaison Nord – Sud : Europe – Afrique...). L'interlining consiste à assurer des correspondances entre des grandes lignes, avec transbordement de navire à navire. Une telle mise en correspondance entre une liaison Est-Ouest et une liaison Nord-Sud permet de multiplier les possibilités de desserte.

---

<sup>33</sup> HICHEUR, (Y): la création d'opportunités de positionnement à l'international d'une compagnie maritime à travers l'acquisition de nouveaux navire, mémoire de master en sciences commerciales (option; Affaires Internationales),Ecole des Hautes Etudes Commerciales d'Alger ,2017, p 7

<sup>34</sup> <http://sentiers.eu/marcher-avec/mediterranee/article/le-transport-maritime-entre-rejet-de-la-mondialisation-et-defi-climatique> publié le 10/11/2020 (consulté le 21/03/2025 à 10:39)

<sup>35</sup> [file:///C:/Users/asus/Downloads/538f1f5754f6a%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/asus/Downloads/538f1f5754f6a%20(1).pdf) (consulté le 21/03/2025 à 11:29)

On distingue plusieurs sortes de lignes régulières :

- **Les lignes directes** qui mettent en rapport deux zones économiques distinctes
- **Les lignes pendulaires** qui mettent en relation trois zones économiques situées dans trois continents différents
- **Les lignes « tour du monde »** qui assurent une rotation autour du globe en desservant toujours les mêmes ports dans le même ordre. »<sup>36</sup>

### **1.1.3.2 Navigation à la demande (Tramping)**

Dans le domaine du transport maritime, le tramping se caractérise par sa flexibilité et son adaptation aux besoins spécifiques des expéditeurs. Contrairement aux services de ligne régulière, les navires en tramping n'ont pas d'itinéraire ou d'horaires fixes. Ils naviguent en fonction des opportunités du marché, répondant à la demande en transport de marchandises en vrac ou homogènes, telles que le charbon, le minéral ou le pétrole brut. Ce mode de transport repose sur des contrats d'affrètement, où le fret est négocié selon l'offre et la demande, offrant ainsi une grande souplesse mais aussi une variabilité des tarifs. Les navires utilisés dans ce cadre sont souvent des vraquiers ou des transporteurs spécialisés, affrétés pour des voyages spécifiques ou des périodes déterminées.

Les navires de tramping sont souvent affrétés selon trois types de contrats :

**Affrètement au voyage** : le navire est loué pour un trajet spécifique entre deux ports.

**Affrètement à temps** : le navire est mis à disposition pour une durée déterminée, l'affréteur gérant l'exploitation commerciale.

**Affrètement coque nue** : le navire est loué sans équipage ni approvisionnement, l'affréteur assumant la gestion complète.

En somme, le tramping offre une solution de transport maritime souple et adaptée aux cargaisons spécifiques, bien que soumise aux fluctuations du marché et aux négociations entre les parties prenantes.<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> VENTURELLI (N) et MIANI (P) : « Transport logistique », édition LE GENIE EDITEUR, Chambéry, 2017, p. 109.

<sup>37</sup>Du Jenny Yvan ; Les grands transports mondiaux ; édition Manuel ; 1983 ; p 45

## **1.2 L'organisation du transport maritime de marchandises**

### **1.2.1 Les intervenants du transport maritime de marchandises**

Le transport maritime de marchandises implique une coordination complexe entre divers intervenants, chacun jouant un rôle spécifique pour assurer l'efficacité et la sécurité du processus logistique. Nous allons maintenant présenter les principaux acteurs impliqués :

- **Armateur (Shipowner) :** L'armateur est un acteur clé du transport maritime, chargé de l'exploitation d'un navire pour assurer le déplacement de marchandises ou de passagers d'un port à un autre. Qu'il soit propriétaire, exploitant ou affréteur du navire, il est responsable de l'armement du navire, c'est-à-dire de la fourniture de l'équipage, du matériel, du ravitaillement et de l'entretien nécessaire à la navigation. L'armateur prend également en charge les aspects administratifs et réglementaires, veillant à la conformité du navire avec les normes nationales et internationales. Pour mener à bien ses missions, l'armateur collabore avec divers intervenants : les transitaires ou commissionnaires de transport, les manutentionnaires, les sociétés de remorquage et de pilotage, ainsi que les assureurs maritimes. Dans les ports où il n'est pas directement implanté, il délègue ses responsabilités à un agent maritime consignataire, qui agit en son nom pour gérer les opérations portuaires et la coordination avec les autres intervenants. Ainsi, l'armateur joue un rôle essentiel dans la chaîne logistique maritime, assurant le bon déroulement du transport tout en s'appuyant sur un réseau de partenaires spécialisés.

Nous avons établi ci-dessous un tableau reprenant le classement des 05 plus grands armateurs mondiaux selon leurs parts de marché, ils se présentent comme suit :

Tableau II- 1: Classement des principaux armateurs mondiaux en mars 2025

Classement	Armateur	Total		Part de marché
		Evp (Équivalent Vingt pieds)	Navires	
1	Mediterranean Shipping Company	6,509,007	889	20.4%
2	Maersk	4,576,266	735	14.3%
3	CMA CGM Group	3,915,030	664	12.2%
4	COSCO Group	3,378,147	519	10.6%
5	Hapag-Lloyd	2,388,269	300	7.5%

Source : <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> (consulté le 22/03/2025 à 11:11)

En 2025, Mediterranean Shipping Company (MSC) renforce sa position de leader mondial du transport maritime de conteneurs. Avec une flotte de 889 navires et une capacité totale de 6 509 007 EVP, MSC détient 20,4 % de la capacité mondiale, surpassant ses concurrents directs tels que Maersk (14,3 %) et CMA CGM (12,2 %)

- **Chargeur (exportateur) :**

« Personne physique ou morale confiant une marchandise à acheminer à un transporteur pour compte d'autrui. Il s'agit du propriétaire de la marchandise transportée »<sup>38</sup>

- **Client (importateur) :**

Le destinataire (ou consignataire) désigne la personne physique ou morale nommément désignée dans le connaissement comme ayant droit à la livraison des marchandises. En tant que détenteur légitime de ce document - qui fait office de titre de propriété sur la cargaison -, il bénéficie du droit exclusif de réclamer les biens transportés dès leur arrivée au port, sous réserve de présentation du connaissement dûment endossé ou de respect des clauses contractuelles.

À ce titre, le destinataire endosse plusieurs responsabilités opérationnelles :

<sup>38</sup> [https://www.faq-logistique.com/Definition-Chargeur.htm?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.faq-logistique.com/Definition-Chargeur.htm?utm_source=chatgpt.com) (consulté le 22/03/2025 à 15 :17)

- Il assure le dédouanement des marchandises et s'acquitte des droits et frais afférents
- Il procède sans délai à l'examen physique des produits livrés pour vérifier leur conformité
- Il documente méthodiquement toute anomalie (avaries, manquants) en s'appuyant sur le connaissement comme preuve contraignante à l'encontre du transporteur.

Cette fonction pivot dans la chaîne logistique combine ainsi une dimension administrative (gestion des formalités portuaires) et une vigilance juridique (protection des intérêts commerciaux). Le destinataire agit comme le dernier maillon contrôlant la matérialisation effective de l'opération de transport, avec pouvoir d'action en cas de non-conformité. Son rôle conditionne directement la sécurisation des échanges maritimes internationaux.

- **L'agent maritime :**

« C'est le représentant de l'armateur, il remplit les formalités administratives et s'occupe de tous les besoins d'un navire avant son arrivée et lors de son séjour en port (remorqueurs, pilote, réparations, relations avec l'administration maritime, etc), des besoins de l'équipage (relève, visite médicale, etc) et de la gestion de la cargaison. La réglementation oblige les navires à avoir un agent désigné sur place »<sup>39</sup>

- **Transitaire :**

Le transitaire est un acteur clé du commerce international, chargé de coordonner le transport des marchandises. Selon le contrat établi avec son client, il peut agir en tant que mandataire ou commissionnaire de transport, chacun de ces statuts impliquant des responsabilités distinctes.

En tant que **mandataire**, le transitaire agit au nom et pour le compte de son client, qu'il s'agisse du chargeur ou du réceptionnaire. Il exécute les instructions spécifiques qui lui sont données, telles que la sélection de transporteurs ou la gestion des formalités douanières. Dans ce rôle, sa responsabilité est limitée à une obligation de moyens : il doit démontrer qu'il a mis en œuvre tous les efforts raisonnables pour accomplir sa mission. Sa responsabilité ne peut être engagée que s'il est prouvé qu'il a commis une faute dans l'exécution de ses tâches.

---

<sup>39</sup> [file:///C:/Users/asus/Downloads/538f1f5754f6a%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/asus/Downloads/538f1f5754f6a%20(3).pdf) (consulté le 22/03/2025 à 13 :00)

En revanche, lorsqu'il agit en tant que **commissionnaire de transport**, le transitaire organise le transport en son propre nom, bien que pour le compte du client. Il a la liberté de choisir les moyens et les itinéraires pour acheminer les marchandises, assumant ainsi une obligation de résultat. Cela signifie qu'il est responsable de la bonne exécution du transport, et sa responsabilité peut être engagée en cas de perte, d'avarie ou de retard, même en l'absence de faute de sa part. Il ne peut s'exonérer de cette responsabilité qu'en prouvant l'existence d'une cause étrangère, telle qu'un cas de force majeure, un vice propre de la marchandise ou une faute du client.

Ainsi, le choix entre le statut de mandataire ou de commissionnaire de transport dépend des besoins spécifiques du client et du niveau de responsabilité que le transitaire est prêt à assumer.<sup>40</sup>

- **Le manutentionnaire :**

L'ouvrier portuaire, couramment appelé docker ou manutentionnaire, joue un rôle central dans le fonctionnement des ports de commerce. Chargé des opérations de chargement et de déchargement des navires, il manipule divers types de marchandises, des conteneurs aux cargaisons en vrac, en utilisant des équipements spécialisés tels que grues, chariots élévateurs ou portiques. Chaque arrivée de navire nécessite la formation d'équipes adaptées à la nature de la cargaison, à la taille du navire et aux délais impartis, assurant ainsi une manutention efficace et sécurisée<sup>41</sup>

- **Le courtier maritime (shipbroker) :**

Un professionnel du secteur maritime qui agit en tant qu'intermédiaire entre différentes parties pour faciliter la conclusion de contrats liés au commerce maritime. Selon l'article 631 du Code maritime algérien, « toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat, s'engage moyennant rémunération à agir comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achat et de vente de navires, des contrats d'affrètement et de transport maritimes, ainsi que d'autres contrats relatifs au commerce maritime, est considérée comme courtier maritime. »

---

<sup>40</sup> Glossaire des termes maritimes et portuaires  
chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-maritime/Glossaire-portuaire.pdf (consulté le 22/03/2025 à 20 :00)

<sup>41</sup> [Manutentionnaire portuaire.pdf](#) (consulté le 23/03/2025 à 11 :05)

Le rôle du courtier maritime ne se limite pas à la mise en relation des parties ; il les assiste également dans la négociation, la conclusion du contrat et, le cas échéant, dans le suivi de son exécution. Il doit agir dans les limites du mandat qui lui est confié, en respectant les instructions de son mandant. Le mandat de courtage maritime doit être établi par écrit et définir clairement les droits et obligations du courtier. En cas de manquement à ses obligations, le courtier maritime est responsable de ses actes dans les termes du droit commun.<sup>42</sup>

## 1.2.2 Les navires

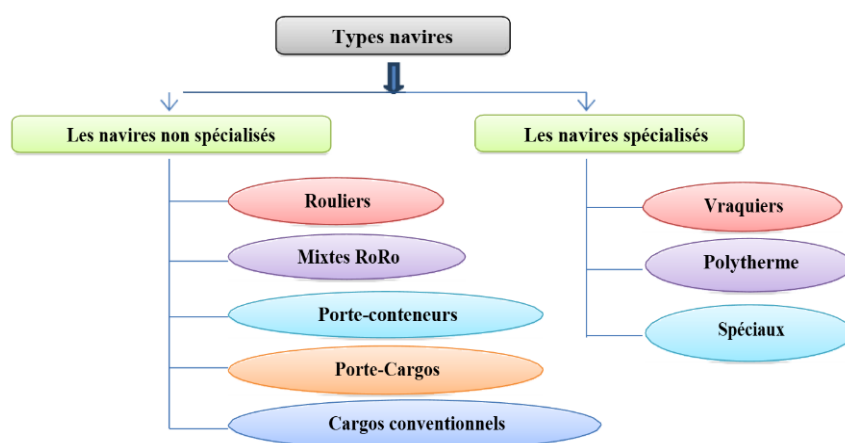
### 1.2.2.1 Définition des navires

Selon l'article 13 du Code maritime algérien, est considéré comme navire tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, qu'il soit à propulsion mécanique ou non, et destiné au transport de personnes ou de marchandises, à la pêche, aux loisirs ou à toute autre activité en mer.

### 1.2.2.2 Types des navires marchands

Le chargement de la marchandise peut s'effectuer sur deux types de navires comme l'indique la figure n°01 :

**Figure II- 1: Les types des navires**



**Source :** MEDJBOUR (R), "La consignation des navires dans la chaîne du transport maritime de marchandises", Mémoire de Master en Sciences Commerciales, (option : Finance et commerce International), Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 2019, p11.

<sup>42</sup> [https://faolex.fao.org/docs/pdf/alg61980.pdf?utm\\_source=chatgpt.com](https://faolex.fao.org/docs/pdf/alg61980.pdf?utm_source=chatgpt.com) (consulté le 23/03/2025 à 17 :32)

- **Les navires spécialisés**

Les navires spécialisés sont conçus pour le transport d'un type particulier de marchandise, nécessitant des aménagements spécifiques pour garantir la sécurité et l'efficacité du transport. Parmi eux, on retrouve :

Vraquiers, Pétroliers et Navires polythermes

Ces navires sont équipés de systèmes spécifiques, tels que des citernes, des cales réfrigérées ou des dispositifs de sécurité adaptés, pour répondre aux exigences particulières des cargaisons transportées.

- **Navires non spécialisés**

Les navires non spécialisés, quant à eux, sont conçus pour transporter une variété de marchandises sans nécessiter d'aménagements particuliers. Ils offrent une grande flexibilité et sont adaptés au transport de marchandises diverses, emballées ou conditionnées. Parmi ces navires, on distingue :

Cargos conventionnels, Porte-conteneurs et Navires rouliers (Ro-Ro)

Ces navires jouent un rôle crucial dans le commerce maritime en assurant le transport de marchandises diverses entre les ports du monde entier.

Donc la distinction entre navires spécialisés et non spécialisés repose sur la nature des marchandises transportées et les aménagements spécifiques requis pour leur manutention. Cette classification est fondamentale pour comprendre les dynamiques du transport maritime et optimiser la chaîne logistique internationale.

- **Les vraquiers (bulkers)**

« Ils comprennent les transporteurs de vrac solides (minéraliers, céréaliers...), de vrac liquides (pétroliers, chimiquiers, méthaniers ou LNG carrier pour le gaz liquéfié). Les navires pétroliers représentent aujourd'hui près de 29 % de la flotte maritime mondiale. Ils sont classifiés selon leur capacité, les Panamax, Aframax et Suezmax (capacités entre 50 000 et 200 000 tonnes) utilisés pour le transport de pétrole brut et de produits pétroliers raffinés, tandis que les ULCC (« ultra large crude carriers », plus de 350 000 tonnes) et les VLCC (« Very large crude carriers », 200 000 à 350 000 tonnes) ne transportent que du pétrole brut. Depuis quelques décennies, les flottes se sont recentrées sur des VLCC, les ULCC disparaissant peu à peu »<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> DUHAUTBOUT (D) et autres : Transporter- Transport et Logistique à L'international, 6 ème édition, 2020, p 120.

- **Les navires polythermes ou frigorifiques (reefer ships)**

Des navires de charge spécialement conçus pour le transport de marchandises périssables nécessitant une température contrôlée, comme les fruits, la viande ou les produits laitiers. Ces navires sont équipés de systèmes de réfrigération avancés pour maintenir des conditions optimales pendant le transport.

Port autonome de Lomé

Cependant, l'utilisation de ces navires tend à diminuer au profit des conteneurs réfrigérés, qui offrent une plus grande flexibilité et une meilleure intégration dans la chaîne logistique moderne.<sup>44</sup>

- **Les navires spéciaux**

Les navires spéciaux regroupent une variété d'unités maritimes conçues pour des missions spécifiques. Parmi eux, on trouve les car-ferries, qui assurent le transport combiné de passagers et de véhicules, les navires adaptés au transport de charges lourdes ou encombrantes, et les navires submersibles, capables de s'immerger partiellement pour faciliter le chargement de structures imposantes. Chacun de ces navires répond à des besoins particuliers dans le domaine du transport maritime.

- **Les porte-conteneurs (full container ships)**

Les porte-conteneurs cellulaires sont des navires conçus pour transporter des conteneurs empilés verticalement dans des compartiments spécifiques appelés "cellules". Certains de ces navires, comme le MSC Gülsün, peuvent accueillir jusqu'à 23 756 EVP (Équivalents Vingt Pieds).<sup>45</sup>

Sur les principales routes maritimes, ces navires s'appuient sur les infrastructures portuaires équipées de portiques spécialisés pour le chargement et le déchargement. Cependant, des navires de plus petite taille, dits "gréés", disposent de leurs propres équipements de manutention, leur permettant d'opérer dans des ports moins équipés.

- **Les navires rouliers (RO-RO ships)**

Se caractérisent par leur système de chargement horizontal via une rampe arrière ajustable, s'adaptant aux infrastructures portuaires. Cette méthode, héritée des ferries, permet une manutention rapide et efficace de divers types de marchandises. On distingue deux modes

---

<sup>44</sup> Ibid, p 121.

<sup>45</sup> Présentation de MSC groupe, 2024.

opératoires : le roulage direct pour les cargaisons autopropulsées (véhicules, semi-remorques, wagons) et le roulage indirect utilisant des équipements spécialisés (remorques esclaves, chariots à palonniers) pour les charges lourdes ou encombrantes. Leur principal atout réside dans leur polyvalence et leur efficacité logistique, éliminant le besoin de grues et réduisant significativement les temps d'escale. Ce système en fait une solution optimale pour le transport de véhicules et de fret roulant, tout en offrant des avantages économiques notables.<sup>46</sup>

- **Les navires mixtes RO-RO + conteneur**

Allient deux systèmes de manutention : le chargement vertical par portiques pour les conteneurs et le roulage horizontal pour les marchandises non conteneurisables. Cette double capacité leur confère une grande polyvalence, particulièrement utile pour desservir les ports non équipés de grues spécialisées. Ces navires sont souvent équipés de prises frigorifiques pour conteneurs réfrigérés, de cales pour marchandises sèches conventionnelles, et parfois même de citernes, ce qui en fait des solutions logistiques complètes et adaptables à divers types de cargaisons. Leur principal atout réside dans cette souplesse opérationnelle, permettant de répondre à une large gamme de besoins de transport maritime

- **Les navires porte-barges**

Les navires porte-barges sont des navires munis d'appareils permettant la manutention des barges fluviales destinées au transport océanique de celles-ci.

- **Les cargos conventionnels**

Equipés de moyens de manutention intégrés (bigues, grues, palans) permettant le chargement des marchandises en cale via des panneaux coulissants. Bien que représentant une solution classique du transport maritime, ces navires voient progressivement leur importance diminuer sur le marché contemporain.<sup>47</sup>

**Tableau II- 2: Répartition flotte mondiale, navires de commerce, capacité en DWT (2019)**

---

<sup>46</sup>Principes de logistique maritime (Stopford, 2009 ; UNCTAD, 2023)

<sup>47</sup> Denis Chevalier et FrancoisDuphil, « transporter à l'international », Faucher, Danves, 2009, p 128

Type de navire	Capacité mondiale en milliers de DWT <sup>(1)</sup>	Pourcentage
Tanker (oil)	567 533	28,71 %
Vraquier	842 438	42,62 %
Navire conventionnel (general cargo)	74 000	3,74 %
Porte-conteneur	265 668	13,44 %
Navire gazier (gas carrier)	69 078	3,50 %
Chimiquier (chemical carrier)	46 297	2,30 %
Navire offshore	80 453	4,10 %
Ferry et navire passage	7 097	0,40 %

(1) Dead weight tons  
Total = 1 976 491 000 DWT

**Source :** DUHAUTBOUT (D) et autres : Transporter- Transport et Logistique à L'international, 6ème édition, 2020, p 122.

Les vraquiers dominent (42,6% du tonnage mondial), suivis des pétroliers (28,7%), reflétant le poids des matières premières. Les porte-conteneurs (13,4%), moins importants en tonnage mais cruciaux pour le commerce de biens, contrastent avec les niches spécialisées (chimiquiers, ferries).

## **Section 02 : l'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial**

L'essor du transport conteneurisé a révolutionné le commerce mondial en standardisant les flux logistiques et en optimisant les coûts, tout en renforçant la sécurité des marchandises. Cependant, cette innovation majeure soulève des défis cruciaux liés aux infrastructures portuaires, à l'impact environnemental et à la coordination des chaînes logistiques mondiales

Dans cette section, nous allons voir de plus près l'origine de cet outil logistique innovateur (le conteneur), puis nous allons nous intéresser aux différents types de ce dernier et pour conclure nous allons citer les avantages et inconvénients liés à son utilisation.

### **2.1 Historique et Définition de la conteneurisation**

#### **2.1.1 Origine de la conteneurisation**

« Le conteneur maritime, qu'on appelle aussi container (terme anglais), a été créé en 1956 par l'Américain Malcolm Mac Lean, transporteur routier, né en Caroline du Nord en 1913 dans une famille de classe moyenne. En 1953, cet entrepreneur se rend compte que les autoroutes reliant les différents ports de la côte ouest sont complètement saturées et a l'idée d'embarquer directement les remorques des camions sur des bateaux. Il vend alors son entreprise de transport routier et investit dans une petite compagnie maritime pour transporter les remorques. Rapidement, il se rend compte que l'espace utilisé est trop important. De là, l'idée lui vient de retirer les châssis et de n'embarquer que la partie supérieure de la remorque, soit la « boîte » elle-même. Le container est né. »<sup>48</sup>

En 1956, il lance le premier navire porte-conteneurs, le Ideal-X, reliant Newark (New Jersey) à Houston (Texas), transportant 58 conteneurs.

Face à l'efficacité de ce système, le modèle s'impose rapidement, transformant le paysage du commerce maritime mondial. Dans les années 1960, la standardisation des conteneurs par l'ISO (Organisation internationale de normalisation) permet leur adoption à grande échelle, favorisant le développement de ports spécialisés et de nouvelles chaînes logistiques intermodales.

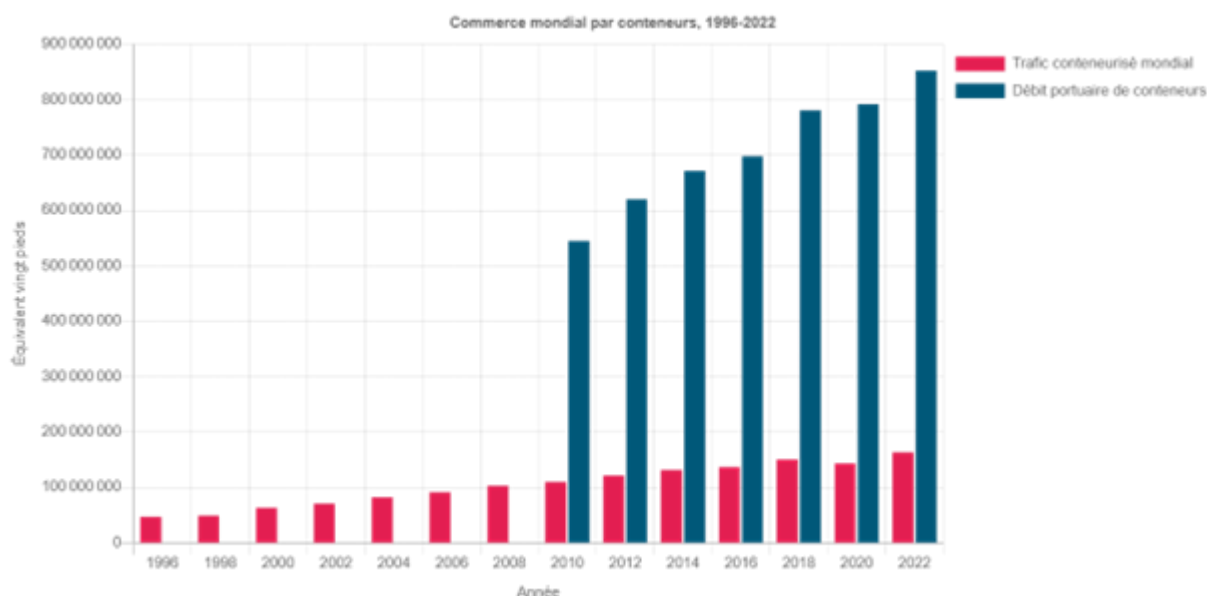
Depuis, la conteneurisation n'a cessé de croître. Elle a permis une baisse significative des coûts de transport, une réduction des délais et une meilleure sécurité des marchandises. Aujourd'hui,

---

<sup>48</sup> <https://www.container-z.com/uploads/files/presentation-5-17.pdf-15.pdf> (consulté le 25/03/2025 à 9:35)

plus de 90 % du commerce mondial passe par ce mode de transport, devenu un maillon central de la mondialisation.

Figure II- 2: Le commerce mondial par conteneurs année 1996-2022



Source : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/conteneur-conteneurisation>

(consulté le 26/03/2025 à 16 :30)

Ce graphique illustre l'évolution du commerce mondial par conteneurs entre 1996 et 2022. On observe une croissance continue du débit portuaire de conteneurs, notamment à partir de 2010, reflétant l'importance croissante de la conteneurisation dans les échanges internationaux. Le trafic conteneurisé mondial suit également une tendance haussière, bien que moins marquée.

### 2.1.2 Définition de la conteneurisation

« La conteneurisation, venant du mot « conteneur » est, par définition, le fait de mettre des marchandises dans une sorte d'emballage appelé « conteneur ». C'est un système utilisé à l'échelle internationale par différents pays permettant la mise en conteneur des produits qui seront par la suite transportés vers un pays, généralisant également l'usage du conteneur dans le transport de marchandises, principalement dans le transport maritime. En fait, elle concerne aussi le regroupement dans un contenant spécialisé d'un ensemble de produits préemballés ou non lors de son exportation ou importation pour une destination quelconque. »<sup>49</sup>

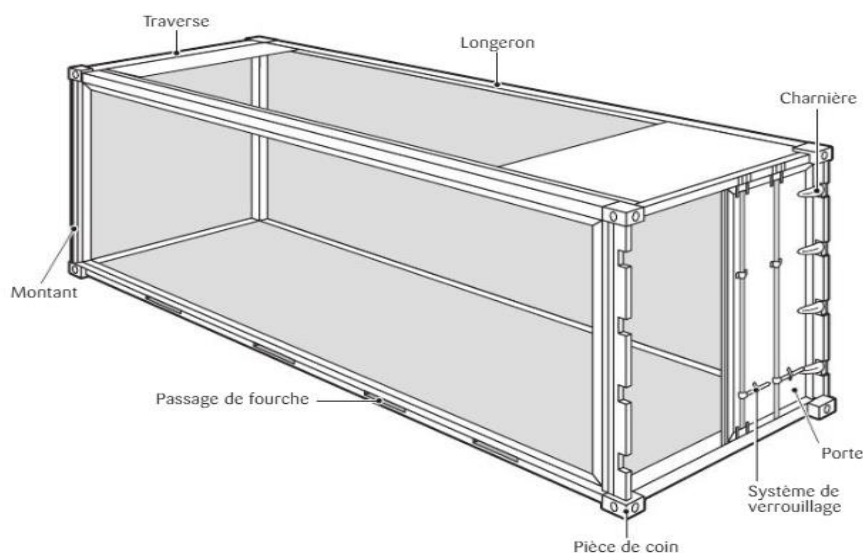
<sup>49</sup> <https://www.etudier.com/dissertations/La-Conteneurisation/575839.html> (consulté le 26/03/2025 à 23 :20)

## 2.2 Les fondements de base sur les conteneurs maritimes

### 2.2.1 Définition du conteneur

« Le conteneur est le vecteur par excellence du transport combiné. Les normes ISO 668 et 1496 en déterminent les dimensions, la structure, la masse et charge maximum. Son caractère standard et intermodal et sa robustesse qui en permet un usage répété font du conteneur le commun dénominateur des transports de surface : il passe du train au navire, du navire à la remorque routière en un minimum de temps grâce aux portiques et engins normalisés spécialement conçus pour sa manutention. Il simplifie les ruptures de charge et protège la marchandise »<sup>50</sup>

Figure II- 3 : Structure d'un conteneur



Source : DUHAUTBOUT (D) et autres : Transporter- Transport et Logistique à L'international, 6<sup>ème</sup> édition, 2020, p 62.

Cette figure illustre les principales composantes d'un conteneur maritime. Sa structure rigide est conçue pour supporter des charges lourdes et permettre une manutention sécurisée. On y retrouve notamment les longerons, montants, et traverses qui assurent la solidité, ainsi que les pièces de coin utilisées pour l'arrimage et le levage. Le système de verrouillage, les charnières et la porte garantissent la fermeture hermétique du conteneur. Les passages de fourche facilitent

<sup>50</sup> DUHAUTBOUT (D) et autres : op.cit. p 62.

la manipulation à l'aide de chariots élévateurs. Cette standardisation permet l'intermodalité du conteneur sur différents moyens de transport.

**Tableau II- 3: Les dimensions des conteneurs**

<b>Largeur</b>	La largeur d'un conteneur est toujours de 8 pieds.
<b>Hauteur</b>	Les deux hauteurs normalisées sont respectivement de 8 pieds et de 8 pieds et 6 pouces. Il existe néanmoins un nombre limité de conteneurs de 9 pieds et de 9 pieds et 6 pouces ainsi que des conteneurs de 4 pieds de hauteur.
<b>Longueur</b>	Il existe plusieurs longueurs, elles varient de 10, 20, 30, 40 et 45pieds, mais en générale, les conteneurs de 20 et 40 pieds sont les plus utilisés dans le monde

**Source :** Document interne à MSC Alger

Les conteneurs maritimes suivent des normes strictes avec une largeur fixe de 8 pieds des hauteurs variant entre 8 et 9 pieds 6 pouces et des longueurs principalement de 20 et 40 pieds assurant ainsi une compatibilité mondiale optimale pour le transport et la manutention.

**Caractéristiques :**

Le conteneur est un dispositif conçu pour le transport de marchandises<sup>51</sup>

- Intermodalité : Grâce à ses dimensions standardisées, le conteneur est facilement transférable d'un mode de transport à un autre (navire, train, camion), sans rupture de charge, ce qui optimise la fluidité logistique.
- Durabilité : Structure résistante aux conditions extrêmes et empilable jusqu'à cinq niveaux pour un stockage optimisé.
- Manutention simplifiée : Équipé de coins d'arrimage et adaptable aux engins de levage pour des opérations rapides et sécurisées

<sup>51</sup> ADASSOVSKY (H) et autres, « Commerce international : gestion des opérations import-export », édition Bréal Rosny, 2008, p68 et KSOURI (I), « Les régimes douanier », Berti éditions, Alger, 2014, p. 31

- Espace optimisé : Volume intérieur important permettant un chargement efficace de divers types de marchandises.<sup>52</sup>

## **2.2.2 Les différents types de conteneurs**

Afin de répondre aux besoins variés du commerce international, plusieurs types de conteneurs ont été développés, comme illustré dans l'Annexe n° 02. Chacun est conçu pour s'adapter à la nature des marchandises transportées et aux exigences logistiques spécifiques.

### **2.2.2.1 Les conteneurs de base (Dry)**

Les conteneurs d'usage général (général cargo) ou conteneur dry :

- Ce sont des conteneurs fermés ayant un toit, des parois latérales et des extrémités rigides.<sup>53</sup>
- Le dry est utilisable pour tous types de marchandises et il peut notamment transporter des marchandises dangereuses.

Sont destinée pour le transport des marchandises diverses, conçus pour des marchandises générales conditionnées en cartons, fûts ou palettes ou encore en vrac. Ils se caractérisent par un toit fermé, des parois latérales et des extrémités rigides et sont équipés de porte à une extrémité

### **2.2.2.2 Les conteneurs à toit ouvert (open top)**

Les conteneurs open top sont similaires aux conteneurs standards, à la différence qu'ils disposent d'un toit amovible, généralement remplacé par une bâche. Ils sont conçus pour permettre le chargement et le déchargement par le haut, sans pour autant autoriser un dépassement de hauteur.

Pour garantir la stabilité et éviter toute déformation, la bâche et les arceaux doivent toujours être correctement positionnés.

Ce type de conteneur est idéal pour le transport de marchandises encombrantes ou difficiles à manipuler, comme les machines, le marbre, le verre, les matériaux de construction ou encore le bois de charpente.

---

<sup>52</sup> <https://www.transport-maritime.fr/caracteristiques-techniques-conteneurs.html#:~:text=Les%20principales%20caract%C3%A9ristiques%20techniques%20des%20conteneurs%20sont%20les,%C3%A0%20ca%20r%C3%A9sistance%20qui%20permet%20d%27empiler%205%20containe> rs (consulté le 27/03/2025 à 5 :51)

<sup>53</sup> Mr. Herve Malazoue « Le conteneur : un bel outil logistique », Ecole maritime du Togo.

### **2.2.2.3 Les conteneurs citernes (tank container)**

Les conteneurs citernes, ou tank containers, sont conçus pour le transport sécurisé de liquides en vrac. Ils se composent d'un réservoir cylindrique en acier inoxydable, monté dans une armature métallique respectant les normes internationales (ISO), ce qui les rend compatibles avec tous les modes de transport (maritime, ferroviaire, routier).

On distingue généralement deux grandes catégories de conteneurs citernes selon la nature des liquides transportés :

- **Les citernes alimentaires**, destinées aux produits comestibles comme l'huile végétale, le lait, les boissons ou le vin.
- **Les citernes chimiques**, utilisées pour transporter des produits industriels ou dangereux tels que les produits pétrochimiques, les acides ou les solvants.

Ces conteneurs sont appréciés pour leur capacité à préserver la qualité des liquides, tout en assurant un transport sûr, hygiénique et respectueux des normes internationales en matière de sécurité.

### **2.2.2.4 Les conteneurs plates-formes à parois latérales ouvertes (flat-rack)**

Le conteneur de type flat rack, également appelé conteneur plate-forme, est spécialement conçu pour le transport de marchandises hors gabarit, c'est-à-dire des charges trop volumineuses ou trop lourdes pour entrer dans un conteneur standard. Il ne possède ni parois latérales ni toit, ce qui permet de charger des équipements de grandes dimensions par le haut ou les côtés. Ce type de conteneur convient parfaitement aux cargaisons qui ne sont pas sensibles à l'humidité, comme les engins industriels, les véhicules lourds ou certaines pièces de construction.

Par ailleurs, les extrémités du conteneur peuvent être rabattues, ce qui facilite son stockage à vide et optimise l'espace sur les navires ou dans les dépôts. Grâce à sa structure robuste, le flat rack est une solution logistique très prisée pour le transport de charges exceptionnelles.

### **2.2.2.5 Les conteneurs frigorifiques ou (reefer)**

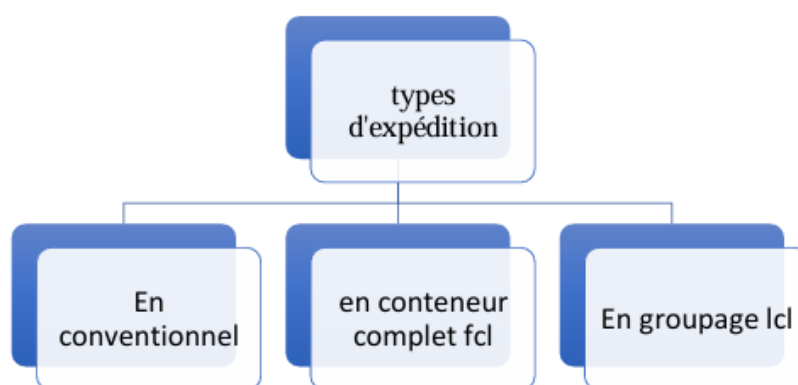
Ces conteneurs, couramment appelés reefers par les professionnels du transport, tirent leur nom du terme anglais « refrigerated cargo ». Il s'agit de conteneurs frigorifiques spécialement conçus pour le transport de marchandises périssables sous température contrôlée. Grâce à leur isolation thermique et à un système de réfrigération intégré, ils permettent de maintenir une température constante tout au long du trajet.

L'alimentation électrique de ces conteneurs peut être assurée soit par une source autonome embarquée, soit via le réseau électrique du navire ou du terminal portuaire. Les reefers sont particulièrement utilisés pour acheminer des produits sensible<sup>54</sup>, tels que les fruits, les légumes, la viande, le poisson ou encore les produits surgelés, garantissant leur fraîcheur jusqu'à destination.

## 2.3 Modalités d'expédition par conteneurs

### 2.3.1 Types d'expédition

**Figure II- 4: Types d'expéditions maritimes**



**Source :** LEGRAND, (G) et MARTINI, (H) : commerce international, édition Dunod, 3e édition, Paris, 2010, P.109

« Pour une meilleure utilisation des conteneurs, l'expéditeur a le choix de procéder pour une technique d'expédition par conteneur complet dénommé FCL (Full container load), à l'intérieur desquels la marchandise voyage de bout en bout sans rupture de charge. À contrario si le contrat commercial porte sur une quantité de marchandises inférieure au volume utile du conteneur, il faudra réaliser un groupage. Le conteneur est alors appelé LCL (Less than a Container Load), et la marchandise subira deux ruptures de charge, l'une au chargement « empotage », l'autre au déchargement « dépotage ». (Les FCL voyagent de porte à porte, les LCL voyagent de quai à quai).

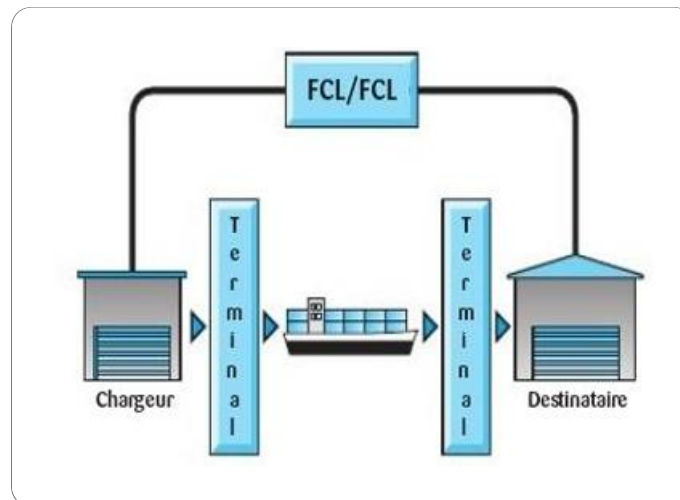
---

<sup>54</sup> <https://fr.scribd.com/doc/16707543/Container-Maritime> (consulté le 28/03/2025 à 13:15)

Des formules pleines d'avenir, appelées FCL/LCL et LCL/FCL, économisent une rupture de charge au départ ou à l'arrivée du conteneur »<sup>55</sup>

### 2.3.1.1 FCL/FCL

**Figure II- 5: FCL/FCL**



**Source :** Duhautbout (D) et autres : op.cit, p 64.

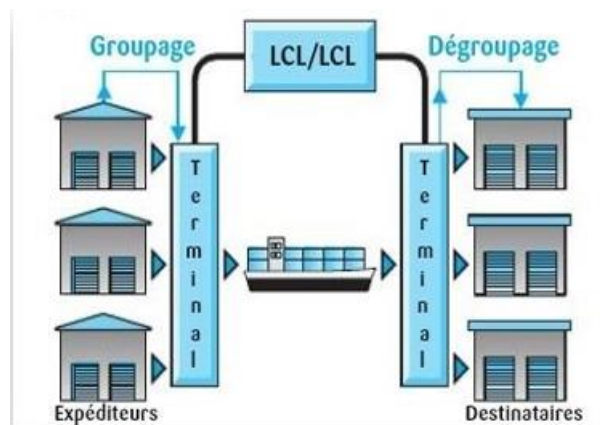
Le chargeur, qui est l'expéditeur, procède à l'empotage des marchandises dans le conteneur qui sera livré directement dans les magasins de l'acheteur sans rupture de charges.

---

<sup>55</sup> CHEVALIER (D) et DUPHIL (F) « Le transport », édition FOUCHER, 1996, p. 78-79.

### 2.3.1.2 LCL/LCL

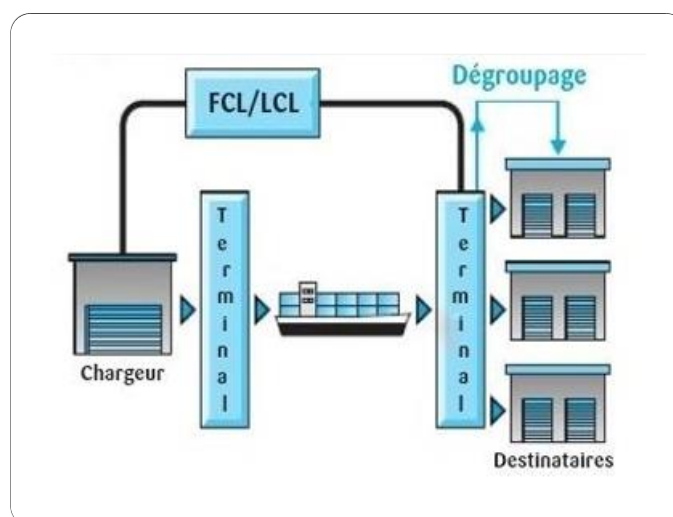
Figure II- 6: LCL/LCL



L'expéditeur fait diriger sa marchandise vers un centre de groupage, qui se chargera de l'emportage avec d'autres marchandises (groupage), pour qu'elles soient livrées à l'acheteur après dépotage à destination (dégroupage).

### 2.3.1.3 FCL/LCL

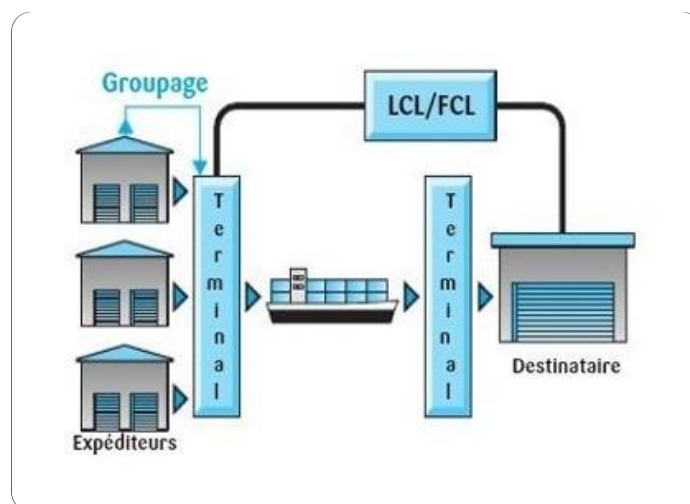
Figure II- 7 : FCL/LCL



Le chargeur, qui est l'expéditeur, empote dans un conteneur plusieurs lots de marchandises, puis l'expédie à une même destination où il sera réparti sur plusieurs acheteurs après le dépotage.

### 2.3.1.4 LCL/FCL

Figure II- 8: LCL/FCL



Un importateur attend des livraisons de plusieurs fournisseurs de la même zone. Il leur demande de les livrer à une même plateforme de groupage en zone portuaire où elles seront empotées, puis acheminées et livrées ensemble à son domicile.

### 2.3.2 Empotage/ dépotage d'un conteneur

« L'empotage est l'opération de chargement des marchandises dans un conteneur. C'est ce terme qu'il faut employer, pour ne pas confondre cette opération avec celle du chargement du conteneur plein sur un navire, un camion, un wagon... »<sup>56</sup>

« Un certain nombre de précautions doivent être prises, essentielles pour la sécurité des marchandises L'empotage est effectué, soit en usine, par l'expéditeur, lorsqu'il s'agit de FCL, soit dans les installations du groupeur en cas de LCL ; en conséquence, les transporteurs - maritimes ou terrestres - reçoivent des conteneurs déjà empotés, fermés, scellés, et ne sont pas responsables des conséquences dues à un empotage mal conçu ou mal réalisé. À contrario le dépotage de marchandises consiste à vider le contenu d'un conteneur, contenant des marchandises quelconques. »<sup>57</sup>

<sup>56</sup> Duhautbout (D) et autres : op.cit, p 65.

<sup>57</sup> CHEVALIER (D) et DUPHIL (F), Op.cit., p. 79.

## **2.4 Avantages et inconvénients de la conteneurisation**

### **2.4.1 Avantages**

Les avantages de transport maritime sont plusieurs<sup>58</sup>

- **La rapidité**

L'un des premiers bénéfices apportés par la conteneurisation est sans doute la rapidité des opérations. Grâce à la standardisation du format des conteneurs, les ruptures de charge sont considérablement réduites. Pour l'armateur comme pour le client, cela se traduit par des délais plus courts et des processus simplifiés.

De plus, le conteneur est souvent considéré comme une unité documentaire unique : il est scellé après empotage sous la supervision des douanes, ce qui facilite le passage aux frontières tout en évitant les contrôles répétés, à condition qu'il ne présente aucune trace d'effraction.

- **L'économie**

Sur le plan économique, le transport conteneurisé s'avère particulièrement avantageux. Pour l'armateur, il permet un gain de temps et une réduction des coûts liés à l'emballage, à la manutention et à l'entreposage.

Du côté du chargeur, les tarifs sont plus compétitifs, notamment pour les chargements complets (FCL - Full Container Load), contrairement aux chargements partiels (LCL - Less than Container Load) qui sont généralement plus onéreux.

En outre, la rotation plus rapide des marchandises réduit les temps d'immobilisation des capitaux. L'assurance, quant à elle, est généralement moins chère du fait du risque réduit.

- **La souplesse**

Le conteneur offre également une grande souplesse logistique. Une fois chargé, il peut être déplacé rapidement et sans rupture de charge jusqu'à sa destination finale. Cette continuité du flux logistique permet de gagner en fluidité tout au long de la chaîne.

De plus, dans certaines situations, le conteneur peut servir d'espace de stockage temporaire, voire de dépôt mobile, ce qui constitue un avantage pour les entreprises qui manquent d'infrastructures sur place.

---

<sup>58</sup> Benoit Noel, le développement de la conteneurisation, mémoire de fin d'étude, édition 56ème promotion 2003, P 24.

- **La sécurité**

La conteneurisation renforce considérablement la sécurité des marchandises. Le conteneur protège les biens transportés contre les intempéries, même durant les opérations de chargement et de déchargement.

Il permet également de limiter les vols, les pertes et les détériorations. À bord des navires, les cales sont souvent équipées de systèmes anti-incendie sophistiqués, comme les installations à CO<sub>2</sub> ou les systèmes à eau diffusée dans les modèles les plus récents. Ces technologies permettent de prévenir les sinistres tout en maintenant des conditions optimales de transport.

- **La stabilité**

Enfin, la conteneurisation contribue à améliorer la stabilité des opérations, que ce soit lors de la manutention ou pendant la navigation.

**À quai**<sup>59</sup> : la manutention des conteneurs exige une certaine stabilité du navire. Un angle de gîte supérieur à 3° peut compromettre le chargement. C'est pourquoi des technologies de redressement, comme le système intering, ont été développées. Celui-ci repose sur un jeu de ballasts reliés entre eux par une traverse et contrôlés par des capteurs gyroscopiques qui permettent de maintenir l'équilibre du navire en temps réel.

**En mer**<sup>60</sup> : les navires qui traversent des zones maritimes agitées comme l'Atlantique Nord ou la mer de Chine sont souvent équipés de systèmes de stabilisation du roulis. Ces dispositifs – qu'ils soient passifs, actifs ou à ailerons – permettent de maintenir le navire droit et de limiter la réduction de vitesse en cas de mauvais temps. Bien que les systèmes à ailerons soient plus coûteux et nécessitent un entretien particulier, ils sont les plus efficaces en matière de stabilité.

---

<sup>59</sup> À quai = quand le navire est stationné au port.

<sup>60</sup> En mer = quand il est en navigation.

### **2.4.2 Inconvénients**

« La conteneurisation requiert un grand investissement, du fait de la modernisation des ports et terminaux, ainsi que de l'acquisition de gros navires.

Le conteneur est relativement coûteux et nécessite un entretien régulier. Les pays en développement s'adaptent difficilement à la conteneurisation à cause du manque de moyens pour équiper les navires et les ports d'équipements de manutention spécialisés.

Le déséquilibre des flux de marchandises impose des transports de conteneurs vides, et ceci peut coûter très cher pour le transporteur qui ne peut éviter ce genre de cas. »<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> AJAONARISON (V.M) : « La conteneurisation dans les échanges maritimes internationaux », mémoire pour le Master II droit maritime et des transports, Université Paul Cézanne-Aix-Marseille, Aix-en-Provence, 2005, p. 25.

### **Section 03 : L'intégration du transport maritime conteneurisé dans la supply chain globale**

Le transport maritime à conteneurs est l'une des innovations les plus marquantes du XXe siècle, transformant radicalement la façon dont les marchandises sont déplacées à travers le globe<sup>62</sup>, Standardisé, efficace et multimodal, ce système a servi de catalyseur à la mondialisation des échanges, en intégrant de manière fluide les différents maillons de la supply chain mondiale. Dans cette section.

Nous allons analyser comment la conteneurisation s'est imposée comme la colonne vertébrale des réseaux logistiques globaux, tout en identifiant les défis qu'elle génère pour les acteurs économiques

#### **3.1 La supply chain**

##### **3.1.1 Définition de la supply chain**

Selon le dictionnaire de l'APICS (American Production and Inventory Control Society) fournit la définition suivante de la Supply Chain : « le réseau global utilisé pour fournir produits et services au consommateur final, en partant des matières premières, grâce à la maîtrise des flux physiques, d'informations et financiers. »<sup>63</sup>

Selon LEMOIGNE : « une Supply Chain est un réseau d'organisations (fournisseurs, usines, distributeurs, clients, prestataires logistiques...) qui participent à la fabrication, la livraison et la vente d'un produit à un client. Ces organisations échangent entre elles des produits, des informations et de l'argent. »<sup>64</sup>

D'après ces définitions, on peut retenir que la Supply Chain ou chaîne logistique globale est un modèle séquentiel d'activités organisé autour d'un réseau d'entreprises, dont le but est de mettre un produit ou un service à la disposition du client dans des conditions optimales en termes de quantité, de date, de lieu... Ce réseau regroupe un ensemble d'organisations se trouve à l'amont

---

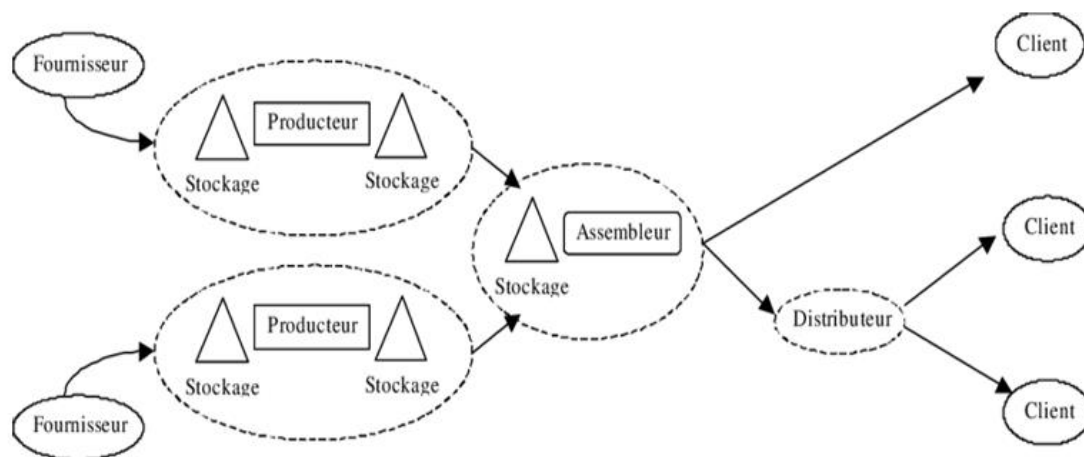
<sup>62</sup> <https://logistiquemagazine.com/comment-le-transport-maritime-conteneurise-remodele-les-chaines-dapprovisionnement-mondiales/> (consulté le 10/04/2025 à 5 :56)

<sup>63</sup> SCHNAPPER (A) et TAMAYO (S) : "Supply chain et machine learning : révolution ou effet de mode ?", 1ère édition, 2019, p 13.

<sup>64</sup> LEMOIGNE (R) : Supply Chain management, édition DUNOD, Paris, 2013, P. IX

et à l'aval du processus productif. Elles partagent un objectif commun, celui de s'engager dans un processus de création de valeur représenté par le produit ou le service livré au consommateur<sup>65</sup>

Figure II- 9: Représentation d'une chaîne logistique



Source : Représentation d'une chaîne logistique, Lee et Billington, 1993.

La chaîne logistique schématisée suit un flux linéaire : approvisionnement → production → stockage → distribution → livraison. Chaque maillon est interconnecté, nécessitant une coordination optimale pour assurer la fluidité des opérations. Le stockage joue un rôle clé de régulateur entre l'offre et la demande. Ce modèle classique, bien qu'efficace, pourrait être enrichi par des boucles de rétroaction pour plus de réactivité face aux aléas du marché. La performance globale dépend de l'efficacité de chaque étape, où toute rupture impacte l'ensemble du système

### 3.2 Les infrastructures portuaires et logistiques

#### 3.2.1 Les ports

La gestion du système portuaire exige d'articuler les maillons portuaire, maritime et de l'hinterland, dans un service complet de porte-à-porte, incorporant l'ensemble des intervenants dans la chaîne.

<sup>65</sup>Dr. RAHAL Farah, cours de logistique globale, EHEC, Kolea, 2018.

Du point de vue de la chaîne logistique dans laquelle il s'insère, le système portuaire est caractérisé par un système de communication performant, des objectifs d'élimination des gaspillages et des coûts, d'interconnectivité et d'interopérabilité des infrastructures et des opérations pour produire de la valeur ajoutée<sup>66</sup>

### **3.2.2 Notion de port**

« La notion de port évoque « un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert de marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses. »<sup>67</sup>

Le port peut aussi être défini comme étant un : « Abri naturel ou artificiel pour les navires, composé notamment de quais le long desquels accostent les bateaux, et de bassins appelés docks (par extension, dock désigne aussi les magasins construits sur les quais où sont entreposées les marchandises) »<sup>68</sup>

La localisation stratégique des ports Positionnés aux interfaces territoriales, les ports jouent un rôle pivot dans les échanges internationaux. Face à l'augmentation des flux commerciaux, ils adaptent constamment leurs infrastructures : extension des quais, modernisation des équipements et approfondissement des chenaux pour accueillir des navires toujours plus grands.

Les ports remplissent trois missions fondamentales :

**Faciliter les échanges** en offrant des solutions logistiques compétitives ;

**Stimuler l'industrialisation** en attirant des activités économiques connexes ;

**Structurer les territoires** en intégrant les enjeux régionaux.

### **3.2.3 Les plus grands ports du monde**

La classification des ports maritimes à l'échelle mondiale présente une complexité notable, principalement due aux difficultés de quantification précise des volumes de fret transitant par ces infrastructures. Les classements s'appuient généralement sur l'analyse du trafic global de

---

<sup>66</sup> <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/12507970.2019.1668121#d1e102> (consulté le 10/04/2025 à 14 :30)

<sup>67</sup> FREDOUET (Charles-Henri) et GUERIN (Frank) : *Mangement portuaire : les nouveaux enjeux*, édition e Theque, Lyon, 2002, p.8

<sup>68</sup> *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Pierre Merlin et Françoise Choya, édition 2005, p. 963.

marchandises, mais une approche plus fine combine souvent le trafic conteneurisé avec le volume total pour une évaluation plus complète.

Cette méthode permet de différencier clairement les grands ports polyvalents de rang mondial - à l'image de Singapour ou Shanghai - des installations plus spécialisées, comme les terminaux dédiés à un type spécifique de marchandises ou les ports à vocation industrielle exclusive, notamment ceux associés aux chantiers navals. La nature multifonctionnelle des premiers contraste ainsi avec la spécialisation marquée des seconds.

**Tableau II- 4: Classement selon le trafic total annuel en millions de tonne**

Ports de commerce	Etat	2020	2019	2018	2017	2016
Shanghai	Chine	43.5	43.3	42.0	40.2	37.1
Singapour	Singapour	36.6	37.2	36.6	33.7	30.9
Ningbo-Zhoushan	Chine	28.7	27.5	26.6	24.6	21.5
Shenzhen	Chine	26.6	25.8	27.7	25.2	24.0
Guangzhou	Chine	23.2	23.2	22.0	20.4	18.9
Busan	Corée du sud	21.6	22.0	21.7	20.5	19.9
Qingdao	Chine	22.0	21.0	19.3	18.3	18.0
Hong Kong		20.1	18.4	19.6	20.8	19.8
Tianjin	Chine	18.4	17.3	16.0	15.0	14.5
Rotterdam	Pays-Bas	14.4	14.8	14.5	13.7	12.4

Source : <https://moverdb.com/fr/top-49-container-ports/> (Consulté le 11/04/2025 à 15 :06)

Le tableau montre que les ports asiatiques, notamment ceux de Chine comme Shanghai, Ningbo-Zhoushan et Shenzhen, dominant largement le classement mondial du trafic maritime de 2016 à 2020. Le port de Shanghai confirme sa place de leader avec une croissance continue.

Singapour et Busan maintiennent également des positions fortes en Asie. En revanche, Rotterdam est le seul port européen du classement, ce qui souligne la concentration des échanges mondiaux en Asie.

### **3.3 Intégration logistique maritime**

#### **3.3.1 Le rôle stratégique des terminaux portuaires dans la chaîne intermodale**

Parmi les différents types de terminaux intermodaux, les terminaux portuaires occupent une place stratégique en raison de la complexité de leurs opérations de manutention. Contrairement aux terminaux terrestres, qui n'assurent souvent qu'un ou deux types de transbordement, les terminaux portuaires doivent gérer les échanges entre plusieurs modes de transport (navire, train, camion), ce qui en fait des nœuds logistiques majeurs mais également très exigeants.

Cette complexité nécessite des infrastructures spécifiques telles que les grues de quai, dont le coût était déjà estimé à environ 8 millions de dollars américains en 2001 (Slack, 2001). L'arrivée de navires toujours plus imposants a conduit à la mise en service de grues post-panamax, encore plus coûteuses, accentuant les besoins en investissement pour ces installations.

En plus de ces coûts d'acquisition élevés, la croissance des volumes manutentionnés renforce le rôle central des terminaux portuaires dans les réseaux de transport internationaux. Ils doivent assurer des cycles de chargement/déchargement rapides pour limiter les coûts d'exploitation des porte-conteneurs, qui s'élèvent à plusieurs milliers de dollars par jour. L'efficacité d'un terminal repose ainsi à la fois sur sa performance opérationnelle et sur sa connectivité avec les infrastructures terrestres.

Selon Crainic et Kim (2005), trois types d'opérations structurent le fonctionnement de ces terminaux : les opérations portuaires (amarrage, chargement, déchargement), les interactions avec les modes terrestres (camions, trains), et la manutention et l'entreposage des conteneurs dans la cour. Ces activités s'organisent dans trois zones opérationnelles distinctes qui seront détaillées dans la suite du travail.<sup>69</sup>

---

<sup>69</sup> DUBREUIL, (Julien) : La logistique des terminaux portuaires de conteneurs, mémoire de master, Université du Québec à Montréal, 2008, p 7 et 8.

### **3.3.2 l'impact de développement des ports dans l'échange international**

Véritable charnier entre les océans et les continents bien reliés aux centres des décisions et d'activités, les façades maritimes illustrent, particulièrement la polarisation de l'espace mondial. Le terme de façade maritime désigne un ensemble de ports nombreux et puissants qui sont modelés par les besoins impérieux d'un même arrière-pays, et qui reçoivent les mêmes influences enrichissantes des routes transocéaniques.

De telles façades sont rares trois essentiellement dans le monde ; au sud de japon, du la baie de Tokyo, Kobe, Osaka, au nord-est des Etats- Unis ; de Boston à Baltimore ; les plus auxquelles on peut ajouter deux autres, en devenir sur le côté pacifique du sud-est des États-Unis, de los Angeles à Seattle et sur les rives pacifiques du sud-asiatique.

Les grands ports ont évolué en accord avec les multiples changements qui ont affecté les transports maritimes (taille des navires et spécialisation), tous cela à fait en sorte que les échanges internationaux évoluent avec l'évolution des ports, c'est-à-dire ; l'acheminement des marchandises dans des meilleurs délais et avec des quantités énormes, ce qui rend de plus en plus le transport maritime un transport incontournable des échanges internationaux.<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> HALHAL, (Said) : Le rôle de la conteneurisation dans le développement du transport maritime en Algérie, Mémoire de master option finance et commerce international, UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA, 2013, p 12.

### **Conclusion du chapitre**

Pour conclure ce chapitre, Le transport maritime s'impose comme le pilier incontournable du commerce international, dominant les flux mondiaux de marchandises grâce à sa capacité de massification et son efficacité économique.

Principalement organisé autour du conteneur standardisé - dont la location est intégrée au coût du transport - ce système génère cependant une structure tarifaire complexe pour les chargeurs. Au-delà du fret maritime de base, ces derniers doivent en effet composer avec diverses surcharges (BAF, CAF) et frais annexes, particulièrement les pénalités de surestaries en cas de retard dans la restitution des conteneurs. Ces éléments clés de la tarification maritime, qui influent directement sur la compétitivité des opérations commerciales, feront l'objet d'une analyse détaillée dans le chapitre suivant, permettant d'en comprendre les mécanismes et l'impact sur la chaîne logistique globale.

**CHAPITRE III : ÉTUDE DE LA  
CONTRIBUTION DE MSC  
ALGERIE AU TRANSPORT  
MARITIME CONTENEURISE EN  
ALGERIE**

---

## **Introduction du chapitre**

Dans un monde où les échanges internationaux sont de plus en plus dépendants de la rapidité, de la sécurité et de la traçabilité des flux de marchandises, le transport maritime conteneurisé est devenu l'un des piliers de la performance logistique. En Algérie, où près de 95 % du commerce extérieur transite par la mer, cette forme de transport n'est pas simplement une nécessité : elle est un levier stratégique pour l'intégration du pays dans les réseaux commerciaux régionaux et mondiaux.

Au cœur de cette dynamique, MSC (Mediterranean Shipping Company), acteur mondial majeur du secteur, occupe une place particulière dans le paysage maritime algérien. Présente dans plusieurs ports du pays, la compagnie offre des services réguliers, structurés et adaptés aux exigences des opérateurs économiques, tout en jonglant avec les contraintes locales : saturation portuaire, procédures administratives lourdes, infrastructures parfois insuffisantes.

Dans le cadre de notre recherche, nous avons choisi d'orienter notre étude de terrain vers MSC Algérie, afin d'examiner concrètement comment cette entreprise participe à l'organisation et à la fluidité du commerce maritime conteneurisé. Notre présence au sein de la direction générale et en partie en agence, nous a permis d'observer les pratiques internes, de dialoguer avec plusieurs services clés (logistique, documentation, commercial), et de mieux comprendre les rouages qui sous-tendent le fonctionnement quotidien d'un acteur international confronté aux réalités algériennes.

Ce chapitre vise ainsi à traduire cette immersion sous forme d'une étude empirique, construite à partir d'entretiens qualitatifs, afin d'apporter un éclairage concret sur le rôle de MSC Algérie dans le développement du commerce extérieur via le conteneur maritime

## Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil MSC

### 1.1 Historique et définition de MSC

#### 1.1.1 Historique

L'histoire du groupe MSC débute en 1970 à Bruxelles, lorsque Gianluigi Aponte, un jeune marin italien et ancien guichetier, fait l'acquisition de son premier navire, le Patricia. L'année suivante, il renforce sa flotte avec un navire plus imposant qu'il nomme Rafaela, en hommage à son épouse. En 1973, il poursuit son expansion avec l'achat du Ilse, un transporteur de conteneurs. Ces trois navires marquent les débuts de l'activité cargo de MSC, qui n'a arrêté, depuis, de croître et de se structurer à l'échelle mondiale.<sup>71</sup>

En 1988, à la suite du rachat de la flotte Lauro, Gianluigi Aponte entreprend de diversifier les activités de son entreprise. Il fonde ainsi MSC Croisières, une filiale spécialisée dans les voyages de croisière, tout en développant des services de transport de passagers par transbordeurs et en investissant dans des terminaux terrestres et portuaires de haute qualité.

Au cours de ses 25 premières années d'existence, le groupe MSC s'est principalement concentré sur l'exploitation de lignes maritimes reliant l'Afrique de l'Est, les États-Unis et l'Australie. Afin de faire face aux faibles taux de fret pratiqués à l'époque, la stratégie adoptée consistait à utiliser exclusivement des navires d'occasion, jugés plus adaptés économiquement que l'acquisition de navires neufs.

La compagnie connaît ensuite une croissance explosive dans les années 2000, le nombre et la capacité des navires ne cessant de croître :

- En 2003, lancement d'un programme d'investissement de 5,5 milliards d'euro pour la création de la compagnie de croisière à la flotte la plus moderne au monde qui a fait l'acquisition de son premier navire construit sur mesure, le MSC Lirica.<sup>72</sup>
- En janvier 2015, MSC a lancé le plus grand porte-conteneurs, le MSC Oscar, d'une capacité de 19 224 EVP<sup>73</sup>
- En février 2017, MSC a acquis 49 % des parts de Messina Line, une compagnie maritime italienne fondée en 1929 à Gênes. Spécialisée dans les liaisons à courte

---

<sup>71</sup> <https://www.msccroisieres.fr/a-propos-de-msc> (consulté le 09/05/2025 à 10:52)

<sup>72</sup> <https://www.msccroisieres.fr/a-propos-de-msc> (consulté le 11/05/2025 à 20:21)

<sup>73</sup> <https://www.rivieramm.com/opinion/opinion/introducing-the-worlds-largest-box-ship-imsc-oscar-36194> (consulté le 11/05/2025 à 20:40)

distance en Méditerranée ainsi que dans les routes entre l'Europe et les côtes Est et Ouest de l'Afrique, cette entreprise dispose d'une flotte de 8 navires rouliers, d'un terminal portuaire à Gênes, ainsi que d'un parc de conteneurs totalisant 65 000 EVP<sup>74</sup>

- « En Juillet 2019, a eu la mise en service du plus grand porte conteneur du monde, MSC GULSUN, 23 756 TEU. 232 618 tonnes de port en lourd. Premier d'une série de 11 navires sisterships »<sup>75</sup>
- En 2021, malgré les défis de la pandémie Covid deux nouveau navires de croisières ont rejoint, msc Virtuosa et seashore<sup>76</sup> et msc a lancé un service d'expédition spécial pour aider à la distribution de produits pharmaceutiques pendant la pandémie du COVID-19.
- En décembre 2021, MSC a soumis une offre d'au moins 5,7 milliards d'euros pour l'acquisition de Bolloré Africa Logistics (BAL), une filiale du groupe Bolloré. Un an plus tard, en décembre 2022, l'opération est officiellement finalisée, confirmant le rachat de Bolloré Africa Logistics par MSC, « En intégrant les actifs de BAL, MSC se hisse en effet à la première place mondiale. Et rend son propre slogan plus concret encore : « La terre couvre un tiers de la surface terrestre, nous couvrons le reste. »<sup>77</sup>
- En janvier 2022, le groupe suisse MSC atteint un tournant historique en devenant le premier opérateur mondial de transport maritime de conteneurs, devançant pour la première fois le géant danois Maersk. En parallèle, MSC consolide sa position de leader dans l'industrie des croisières, grâce à une présence stratégique sur les marchés des Caraïbes, d'Amérique du Nord et d'Extrême-Orient.<sup>78</sup>
- En mars 2023, MSC a battu à deux reprises le record du plus grand porte-conteneurs au monde. Le 10 mars, l'armateur a reçu le MSC Tessa, d'une capacité de 24 116 EVP, suivi, le 13 mars, du MSC Irina, dont la capacité atteint 24 346 EVP, établissant ainsi un nouveau record mondial en termes de volume conteneurisé.<sup>79</sup>

<sup>74</sup> <https://cargomar.it/msc-buys-49-of-messina/?lang=en> (consulté le 11/05/2025 à 21 :00)

<sup>75</sup> OUAHLIMA (B), « Analyse de la chaîne logistique des opérations d'escale dans le transport maritime », Mémoire de Master en Sciences Commerciales, (option ; Affaires Internationales), Ecole des Hautes Etudes Commerciales d'Alger, 2020, p62

<sup>76</sup> <https://www.msccroisieres.fr/a-propos-de-msc> (consulté le 12/02/2025 à 1:48)

<sup>77</sup> <https://www.jeunefrique.com/1339761/economie-entreprises/ports-msc-maersk-cma-cgm-comment-la-fin-de-bolloré-lafricain-change-la-donne/> (consulté le 12/02/2025 à 8 :00)

<sup>78</sup> <https://www.usinenouvelle.com/article/msc-devient-le-plus-grand-transporteur-de-conteneurs-au-monde.N1173907> (consulté le 12/05/2025 à 9:30)

<sup>79</sup> <https://portsetcorridors.com/2023/msc-le-mariage-entre-le-gigantisme-et-la-decarbonation> (consulté le 12/02/2025 à 10:23)

### **1.1.2 Définition**

Avant d'aborder l'étude de sa représentation en Algérie, il convient de présenter d'abord le groupe MSC dans sa globalité ainsi que les principales missions qu'il exerce à l'échelle internationale.

Mediterranean Shipping Company S.A., connue sous le nom de MSC, est l'une des principales compagnies de transport maritime par conteneurs au monde. Cette compagnie maritime internationale a été fondée en 1970 par Gianluigi Aponte en Italie. Depuis 1978, MSC est basée à Genève, en Suisse, et appartient toujours à la famille Aponte.<sup>80</sup> Elle compte actuellement (Mai 2025) plus de 675 bureaux locaux dans 155 pays sur les cinq continents, et plus de 200 000 employés<sup>81</sup>.

Dans un marché concurrentiel, à une période de changement et de transition mondiaux importants, la société a connu une croissance exponentielle en termes de volume et de capacité de sa flotte, pour devenir un leader mondial en matière de transport international de conteneurs avec une flotte 900 navires et 27 millions d'EVP transportés annuellement selon le site officiel de la compagnie.

Outre son activité principale de transport maritime, MSC s'est également investi dans d'autres secteurs de l'industrie maritime, tels que la gestion des terminaux portuaires, la logistique globale et l'expédition de fret.

Parmi ses filiales, on trouve :

➤ **MSC Croisières :**

La troisième plus grande compagnie de croisière au monde et la première en Europe, en Amérique du Sud, dans la région du Golfe et en Afrique australe.

➤ **TIL (Terminal Investments Limited) :**

Un opérateur de terminal de premier plan qui investit, développe et gère activement des terminaux conteneurs dans le monde entier.

---

<sup>80</sup> <https://hz-containers.com/fr/actualites/histoire-de-larmateur-mediterranean-shipping-company-msc/> (publié le 20/11/2024 , consulté le 12/05/2025 à 14 :11)

<sup>81</sup> <https://www.msc.com/fr/about-us/msc-group> (consulté le 12/05/2025 à 18:03)

➤ **MEDLOG :**

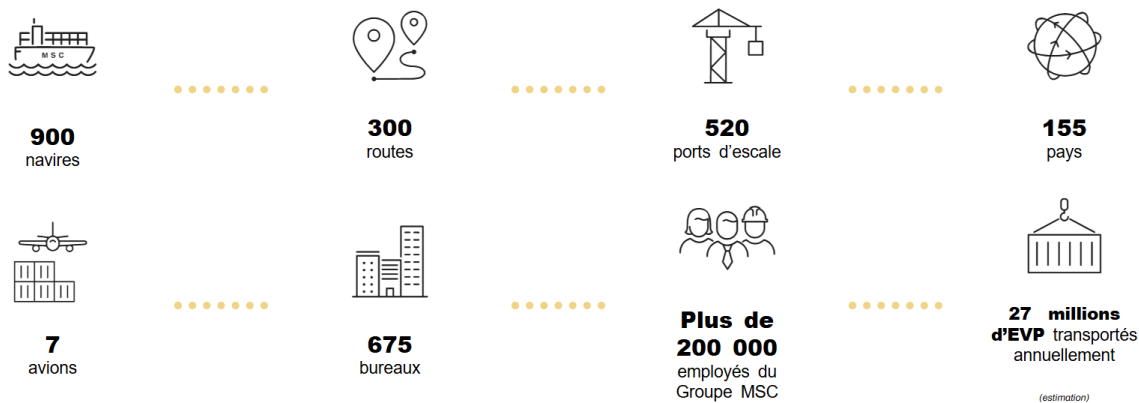
Un opérateur logistique indépendant et un spécialiste du transport multimodal.

**Figure III- 1: Carte mondiale des routes maritimes opérées par MSC – Une couverture logistique planétaire**



Source : Document interne de l'entreprise

**Figure III- 2: Chiffres clés de MSC**



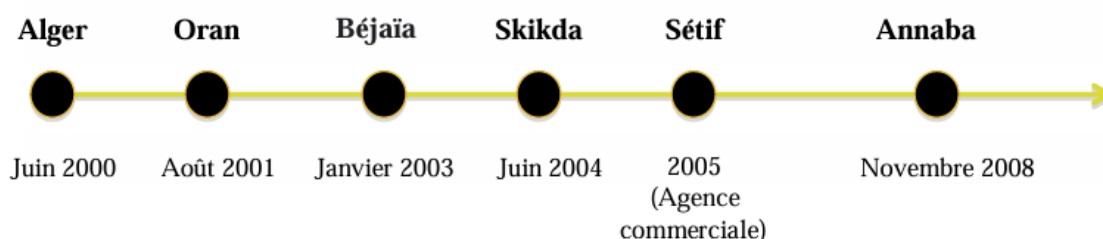
Source : Site officiel de MSC

## 1.2 Présentation de MSC Algérie

### 1.2.1 L'implantation de MSC en Algérie

MSC a lancé ses activités de transport maritime en Algérie au début des années 2000, en inaugurant son premier bureau à Alger, qui abrite aujourd'hui le siège de la direction générale de l'entreprise dans le pays. Face à une demande locale croissante en services maritimes, l'entreprise a progressivement étendu sa présence nationale en ouvrant de nouvelles succursales stratégiquement positionnées à l'est et à l'ouest du territoire.

Cette implantation n'est pas le fruit du hasard : elle répond à une logique logistique précise, visant à optimiser la couverture géographique, à se rapprocher des principaux ports commerciaux et à accompagner le développement des échanges internationaux algériens. Aujourd'hui, MSC est présente dans les cinq plus grandes villes portuaires du pays, à savoir : Alger, Oran, Béjaïa, Skikda, Annaba et Djendjen. Ces agences assurent la gestion commerciale, le suivi des opérations de transport conteneurisé, ainsi que la coordination avec les autorités portuaires locales.<sup>82</sup>



Le succès de MSC en Algérie repose en grande partie sur sa politique de proximité avec la clientèle et sur sa réactivité face aux besoins spécifiques du marché. Cette capacité d'adaptation, alliée à une présence locale bien structurée, a permis à l'entreprise de se hisser parmi les leaders du transport maritime dans le pays.

Toutefois, en raison des contraintes infrastructurelles des ports algériens — telles que la capacité d'accueil limitée, la longueur des quais et certaines insuffisances techniques — la majorité des marchandises en provenance des cinq continents transitent d'abord par les hubs de Valence et Barcelone (Voir Annexe n°07). Ces deux ports européens, dotés d'infrastructures

<sup>82</sup> BACHIR Amina & HAMADACHE Yasmine, Analyse des coûts d'immobilisation des conteneurs dans le transport maritime des marchandises : détermination des frais de surestaries – Étude de cas : MSC Algérie, mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales, option Affaires Internationales, École des Hautes Études Commerciales (EHEC), 2023, P 81.

modernes et performantes, jouent un rôle de relais logistique stratégique avant que les conteneurs ne soient réacheminés vers les ports algériens.

Par ailleurs, MSC Algérie accompagne de nombreux secteurs économiques clés, notamment : l'agriculture, l'industrie automobile, la chimie, la pharmacie, l'agroalimentaire, l'extraction minière, la papeterie, les plastiques et caoutchoucs, le commerce de détail ainsi que le secteur du bois.

**Tableau III - 1: Top 05 des armateurs du transport maritime conteneurisé en Algérie en**

<b>2024</b>	<b>ALGERIA</b>	<b>MARKET</b>
<b>JAN - DEC</b>	<b>Volume 2024 (Teus)</b>	<b>SHARE</b>
<b>MARKET</b>	<b>844 694</b>	<b>2024</b>
<b>MSC</b>	289 137	34%
<b>CMA CGM</b>	278 631	33%
<b>ARKAS</b>	65 477	8%
<b>MAERSK</b>	62 817	7%
<b>CNAN</b>	54 354	6%

**Source :** Document interne de l'entreprise

### 1.2.2 Les activités de MSC Algérie

### 1.2.3 La consignation des navires et des conteneurs

Conformément à l'article 609 du Code maritime algérien, la consignation désigne une mission confiée, par mandat, à une personne physique ou morale par l'armateur ou le capitaine d'un navire. Cette mission consiste à assurer, moyennant rémunération, diverses opérations liées au séjour du navire dans un port, notamment celles que le capitaine ne prend pas en charge lui-même.

Dans ce cadre, MSC Algérie intervient en tant que consignataire pour ses propres navires, en prenant en charge l'ensemble des prestations logistiques et administratives nécessaires à leur escale dans les ports algériens. Cela comprend notamment l'assistance au navire à quai, la gestion des démarches auprès des autorités portuaires, l'organisation des prestations de manutention, de remorquage, de pilotage, ainsi que le règlement des frais et taxes liés à l'escale, conformément aux dispositions de l'article 610 du même Code.

Outre les navires, MSC assure également la consignation des conteneurs. Cette activité implique la gestion complète des opérations logistiques des unités conteneurisées : depuis leur réception au port, jusqu'à leur remise au client final ou leur restitution. Cela inclut le suivi, la localisation, l'organisation du transport, ainsi que la coordination avec les opérateurs portuaires et douaniers.

#### **1.2.3.1 Le transport routier à travers la filiale MTA**

Bien que la consignation maritime constitue le cœur de métier de MSC Algérie, l'entreprise a élargi ses activités au transport terrestre grâce à sa filiale MTA (Maghrébine des Transports et Auxiliaires). Rachetée en 2006, cette ancienne société publique de logistique a été modernisée pour répondre aux standards internationaux du transport routier.

MTA propose des services de transport intérieur couvrant les conteneurs, les cargaisons en vrac, les marchandises spéciales ainsi que les lots groupés. Elle dispose d'une flotte de camions et de remorques spécialisés, adaptés aux exigences des différents types de cargaisons.

En parallèle, MTA offre des services complémentaires tels que le dédouanement, l'entreposage, et la gestion des dépôts. Grâce à un réseau de partenaires logistiques à l'échelle nationale et internationale, elle est en mesure de proposer des solutions sur mesure, y compris le groupage, une formule économique qui permet aux clients de mutualiser les coûts lorsqu'ils expédient de petites quantités de marchandises

#### **1.2.4 Filiales de MSC Algérie**

L'agent consignataire MSC Algérie dispose d'un siège social principal, et de trois (03) filiales lesquelles se traduisent comme suit :

- **Ports Secs** : Vu la congestion que connaît le port d'Alger, la compagnie a construit ses ports secs : à Alger et Oran (El HAMIZ et OUED BRICK) et celui d'Oran EL SENIA (Voir Annexe n° 04).
- **MTA Maghrébine de Transport et Auxiliaire** : c'est une filiale de transport routier qui s'occupe de transport des conteneurs depuis leurs arrivés jusqu'à leurs remises sur le bateau.
- **Parcs à vide** : Ce sont des parcs destinés à l'entreposage des conteneurs vides, ils se situent à Alger, Annaba, Oran.

### 1.3 La structure de l'entreprise :

(Voir Annexe n° 05)

➤ **Au niveau de la direction générale :**



➤ **Au niveau de l'agence d'Alger :**



Source : document interne de l'entreprise

#### 1.3.1 Agence d'Alger

##### 1.3.1.1 Département Documentation

Ce département regroupe trois services principaux, chacun jouant un rôle essentiel dans la gestion documentaire des opérations maritimes.

##### 1.3.1.1.1 Service courtage

Le service courtage est chargé de la déclaration de l'ensemble des éléments à bord du navire, notamment les conteneurs, les marchandises et les informations sur les destinataires finaux.

Cette mission aboutit à l'élaboration du manifeste douanier : le D1 pour les importations et le D2 pour les exportations.

Cette déclaration est transmise aux services douaniers, avec lesquels le courtier maintient un contact permanent, dans le but de faciliter les contrôles et d'assurer le transfert fluide des conteneurs vers les ports secs.

Elle permet non seulement aux douanes de vérifier la nature et la conformité des produits entrant sur le territoire, mais aussi au destinataire final de déposer une déclaration détaillée en vue du retrait de ses marchandises.

#### **1.3.1.1.2 Service facturation import**

Ce service traite l'ensemble des documents de facturation relatifs aux opérations d'importation. Cela inclut notamment les factures de surestaries, les avoirs, les remises clients, les remboursements, ainsi que la facturation du fret maritime.

Il joue un rôle central dans la régularisation financière des opérations, en lien direct avec les clients et les autres services internes.

#### **1.3.1.1.3 Service import/export**

Ce service est responsable de la préparation des manifestes cargo et de l'émission des connaissements (BL). Il assure également la coordination entre les clients et les différents intervenants (douanes, transitaires, transporteurs...), afin de garantir la fluidité du traitement des dossiers import-export.

#### **1.3.1.2 Département Service Client**

Le département service client joue un rôle clé dans la relation avec les importateurs et exportateurs. Il établit les avis d'arrivée à partir des manifestes cargo, documents indispensables pour permettre aux clients de retirer leurs marchandises après règlement des frais éventuels (notamment les surestaries).

En outre, ce service assure les tâches suivantes :

- Facturation des surestaries,
- Suivi des paiements et des factures impayées,
- Remboursements clients,

-Gestion des conventions avec les transitaires,

-Réponse aux demandes et réclamations clients.

Il s'agit d'un point de contact central garantissant la transparence, la réactivité et la satisfaction client.

### **1.3.1.3 Département Commercial**

Le département commercial est chargé de la prospection et de la fidélisation de la clientèle.

Parmi ses principales missions :

Collecter des informations stratégiques sur les clients : leurs fournisseurs, volumes, besoins logistiques, marchés, matières premières, types de marchandises, etc.

Répondre aux diverses sollicitations des clients et assurer une communication fluide.

Faire le lien entre l'armateur MSC et le client final, en l'accompagnant tout au long du processus d'expédition ou de réception.

Traiter les doléances, analyser les opportunités commerciales et contribuer à la croissance des ventes à travers une prospection active.

### **1.3.1.4 Département Compte d'Escale**

Ce service assure la gestion financière et administrative de chaque escale. Il rassemble toutes les factures liées aux prestations internes et externes durant l'escale (manutention, pilotage, remorquage, etc.).

Tout au long de l'escale, l'agent consignataire suit les instructions de l'armateur et lui transmet les informations opérationnelles nécessaires. Une fois l'escale achevée, un compte d'escale est établi : ce document récapitule les dépenses engagées et les recettes encaissées par l'agent pour le compte de l'armateur. Le solde peut être soit positif soit négatif, et constitue un élément fondamental du reporting.

### **1.3.1.5 Département Conteneurs**

Sous la supervision de l'armateur et du directeur d'agence, ce département assure la gestion complète du cycle de vie des conteneurs, qu'ils soient pleins ou vides, depuis leur arrivée au port jusqu'à leur réexpédition ou restitution.

Les principales opérations assurées sont :

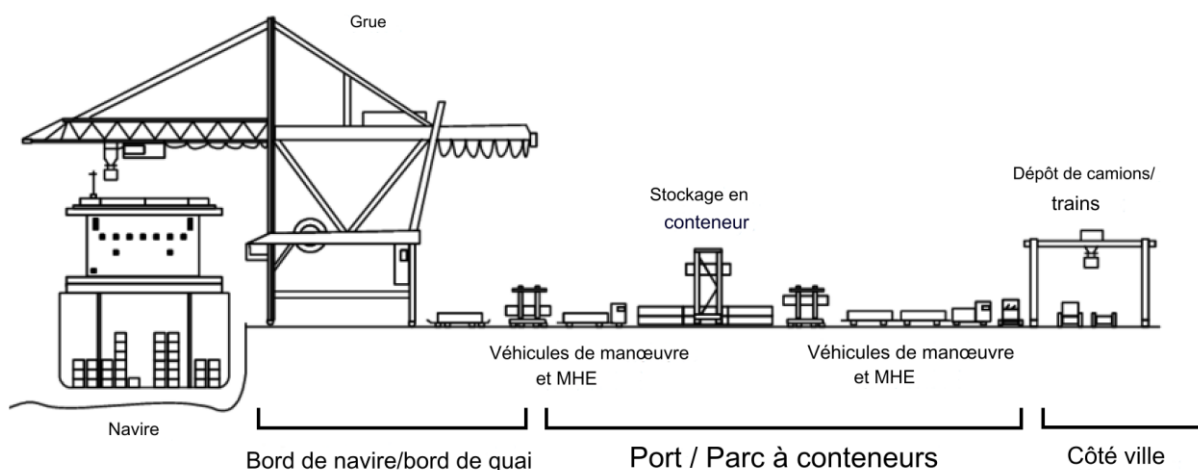
- Débarquement des conteneurs pleins au port,
- Transfert vers les ports secs,
- Livraison aux clients,
- Restitution des conteneurs vides au parc (ex. Khemis El Khechna),
- Suivi des réparations éventuelles,
- Mise à quai des conteneurs vides et pleins,

Disponibilité des conteneurs pour l'export,

- Réacheminement des vides vers le port,
- Embarquement des conteneurs pleins et vides.

Toutes ces étapes sont suivies et enregistrées via le système MSCW, garantissant une traçabilité en temps réel.

Figure III- 3: Le circuit d'un conteneur



Source : document interne de l'entreprise

### 1.3.1.6 Département Finances & Comptabilité

Ce département joue un rôle essentiel dans la gestion financière et administrative de l'agence. Il assure un ensemble de tâches liées à la comptabilité générale, à la facturation et aux flux de trésorerie. Ses missions principales comprennent :

- L'enregistrement et la remise des factures aux clients,
- L'édition de différents types de factures, y compris celles relatives aux frais de manutention,
- La réception des chèques et des avis d'arrivée,
- La tenue des écritures comptables et la gestion des comptes d'exploitation,
- L'encaissement et le décaissement via les différents canaux financiers (comptes bancaires, caisses, cautions...),
- L'établissement des états de rapprochement bancaire et l'analyse des écarts identifiés par rapport aux relevés des établissements financiers.

En outre, ce service veille à la conformité des procédures comptables avec les normes en vigueur et au bon suivi des engagements financiers de l'agence.

#### **1.3.1.7 Département Opérations Portuaires**

Ce département assure la coordination des opérations portuaires en lien direct avec le navire, son équipage et les autorités portuaires. Il a pour mission de garantir le bon déroulement des escales en assurant une communication fluide entre toutes les parties prenantes.

Ses principales responsabilités sont les suivantes :

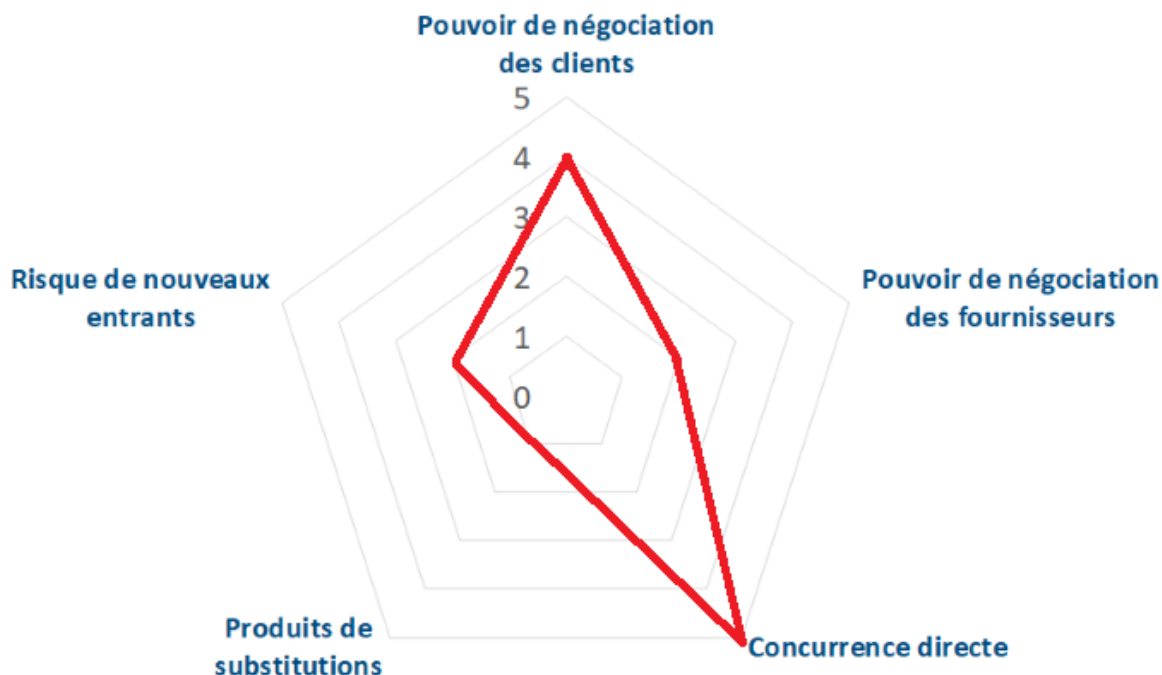
- Maintenir le contact permanent avec le capitaine du navire, afin d'obtenir toutes les informations relatives à l'état du navire et à la nature des marchandises transportées,
- Ouvrir le dossier d'escale et réceptionner l'ensemble des documents nécessaires (messages, connaissements, manifestes...),
- Accompagner les navires lors des phases d'accostage et prendre en charge les formalités administratives en lien avec les autorités compétentes,
- Assurer la bonne exécution des opérations commerciales, telles que le chargement et le déchargement des conteneurs,
- Participer activement aux commissions techniques (emplacement, embauche),
- Suivre de près les opérations portuaires jusqu'à leur achèvement, tout en veillant à la fluidité des flux physiques et documentaires.

Ce service constitue un maillon crucial de la chaîne logistique portuaire, en assurant un lien efficace entre le navire, le port et les différents services internes.

### **1.3.2 Applications et Logiciels :**

- Onevision
- TMS
- CASP69
- Container Data Editor
- MSC World
- MSCA
- Outil Microsoft (Outlook, teams...)
- Fichier PVA PDA.
- SIGAD et ALCES : sont deux logiciels de gestion utilisés pour la coordination avec l'administration douanière algérienne : SIGAD, ancien système en usage, est progressivement remplacé par ALCES, une nouvelle plateforme numérique visant à moderniser et intégrer l'ensemble des procédures douanières pour plus d'efficacité et de transparence.

#### 1.4 Analyse PORTER de MSC Algérie



Source : Elaborer par nos soins à partir des données internes de l'entreprise

##### 1. Pouvoir de négociation des clients

En Algérie, les clients de MSC sont principalement des importateurs, des transitaires, et des exportateurs utilisant les services de transport conteneurisé. Leur pouvoir de négociation est modéré à élevé, car ils peuvent comparer les offres d'autres compagnies maritimes comme CMA CGM, MAERSK ou COSCO. Toutefois, ce pouvoir est contrebalancé par la qualité des services de MSC : couverture mondiale, fiabilité des horaires, service après-vente structuré, et disponibilité des solutions spécialisées (comme les conteneurs reefers). Cette valeur ajoutée renforce la fidélité client et limite l'effet d'une concurrence purement tarifaire.

##### 2. Pouvoir de négociation des fournisseurs

MSC Algérie dépend de fournisseurs tels que les chantiers navals, les armateurs partenaires, les fournisseurs de carburant, de services portuaires et informatiques (SIGAD, ALCES). Grâce à sa position mondiale et à ses volumes traités, MSC dispose d'un fort pouvoir de négociation face à ses fournisseurs, ce qui lui permet de maintenir des conditions avantageuses et de limiter les hausses de coûts d'exploitation. De plus, sa capacité d'intégration verticale avec certains prestataires renforce son autonomie logistique.

### **3. Menace des produits ou services de substitution**

Les principaux modes de transport alternatifs au maritime sont le transport aérien (rapide mais coûteux), le routier (limité à l'intérieur du territoire), et le ferroviaire (peu développé en Algérie pour les flux conteneurisés). En raison des coûts élevés des alternatives et de leur capacité limitée pour le transport massif, la menace des substituts reste faible pour MSC dans le contexte algérien. Le transport maritime conteneurisé demeure le moyen le plus économique pour les échanges internationaux de marchandises.

### **4. Menace de nouveaux entrants**

Le secteur du transport maritime par conteneurs est marqué par des barrières à l'entrée élevées : investissements lourds dans la flotte, technologies, partenariats portuaires, certifications internationales, etc. En Algérie, la réglementation stricte, la complexité des formalités douanières et l'accès restreint aux infrastructures renforcent cette barrière. Il est donc peu probable qu'un nouvel entrant parvienne à concurrencer directement MSC dans un avenir proche, du moins sans partenariats solides ou appuis étatiques.

### **5. Intensité de la concurrence sectorielle**

La concurrence est forte entre les compagnies maritimes opérant sur les lignes desservant l'Algérie. La pression sur les prix, la fréquence des escales, et la qualité du service sont les principaux critères de différenciation. MSC se distingue par sa flotte mondiale, sa régularité, sa réactivité commerciale et sa présence ancienne en Algérie. Toutefois, la concurrence reste active, notamment dans un contexte de baisse des volumes d'importation et de déséquilibre entre flux entrants et sortants.

### **6. Influence de l'État et de la réglementation locale (Facteur additionnel pertinent dans le cas algérien)**

L'État joue un rôle déterminant dans la régulation du secteur maritime. En Algérie, plusieurs textes législatifs influencent directement l'activité de MSC, notamment la limitation à 90 jours des frais de surestaries, quelle que soit la durée d'immobilisation. Cela affecte la rentabilité de la compagnie, qui ne peut récupérer les pertes liées à la rétention prolongée des conteneurs. D'autres contraintes incluent la lenteur des procédures douanières, le manque de coordination interinstitutionnelle, et l'exigence de certains documents physiques malgré l'introduction de

systemes numériques. À l'inverse, des accords internationaux ou incitations à l'exportation peuvent créer un climat favorable à l'activité.

## **Section 02 : Analyse des performances de MSC Algérie dans le transport conteneurisé**

Dans cette section, nous présentons la méthodologie d'enquête adoptée dans le cadre de notre travail de recherche.

Afin d'analyser concrètement le rôle de MSC Algérie dans le développement du transport maritime conteneurisé, nous avons mené une enquête qualitative basée sur la réalisation d'entretiens semi-directifs. Ces entretiens ont été effectués au sein de la direction générale de MSC Algérie, ainsi qu'auprès de certains collaborateurs de l'agence. Ils ont permis de recueillir des informations précieuses sur l'organisation interne, les stratégies adoptées, les contraintes rencontrées dans les opérations de transport, ainsi que les perspectives d'amélioration du service logistique offert aux opérateurs du commerce extérieur algérien.

### **2.1 Objectif de l'étude**

L'objectif de cette étude est d'analyser l'impact du transport maritime conteneurisé sur les opérations d'importation et d'exportation en Algérie, en s'appuyant sur le cas de MSC Algérie.

Elle vise à mieux comprendre le rôle joué par cette compagnie dans la gestion des flux de marchandises, à identifier les principales contraintes rencontrées dans son activité quotidienne, et à mettre en lumière les aspects logistiques et organisationnels qui influencent la performance du commerce extérieur.

À travers cette approche, notre but est également de proposer quelques pistes d'amélioration pour renforcer l'efficacité du transport conteneurisé en Algérie

### **2.2 La démarche méthodologique de l'étude qualitative**

Dans le cadre de notre recherche portant sur l'impact du transport maritime conteneurisé sur le développement du commerce extérieur algérien, et afin de répondre à notre problématique, nous avons adopté une approche qualitative. Celle-ci se caractérise par une collecte d'informations en profondeur, à travers une méthode souple, ouverte et non directive, visant à comprendre les perceptions et pratiques des acteurs concernés.

Notre démarche méthodologique repose ainsi sur la réalisation d'entretiens semi-directifs individuels auprès de plusieurs responsables au sein de MSC Algérie, notamment dans les

départements commercial, documentation, logistique et finance. Ce choix nous permet de recueillir des données riches et contextuelles directement auprès des professionnels impliqués dans le transport maritime conteneurisé.

### **2.2.1 L’outil de collecte de l’information**

Dans le cadre de notre étude, l’entretien constitue l’outil principal de collecte des données. Il se définit comme une interaction orale structurée ou semi-structurée entre un enquêteur et un ou plusieurs répondants, visant à recueillir des informations permettant de confirmer ou d’infirmes les hypothèses de recherche.

Parmi les différentes formes d’entretien, nous avons opté pour l’entretien semi-directif, qui combine à la fois une trame préétablie de questions et une certaine liberté laissée à l’interviewé pour développer ses réponses. Ce format permet non seulement de guider la discussion autour des thèmes pertinents à notre problématique, mais aussi d’approfondir certains points grâce aux exemples, arguments ou clarifications fournis par les participants.

### **2.2.2 Le profil des personnes interviewées**

Afin de garantir la pertinence et la richesse des données collectées, nous avons ciblé un échantillon de profils variés au sein de MSC Algérie. Quatre responsables, issus de départements directement impliqués dans le processus du transport maritime conteneurisé, ont été sélectionnés pour participer à cette enquête.

Le choix de ces interlocuteurs repose sur leur expertise opérationnelle et stratégique dans les domaines clés de notre étude, ce qui nous a permis d’obtenir des informations concrètes, approfondies et en lien direct avec les objectifs de notre recherche.

Le tableau suivant présente les principales informations relatives aux personnes interrogées :

**Tableau III - 2 : Profil des personnes interviewées**

<b>Département</b>	<b>Titre de fonction de l'interviewé</b>	<b>Date et durée de l'entretien</b>	<b>Lieu de l'entretien</b>
Logistique	Logistic Assistant	21/05/2025 30 min	<b>Direction Général De Sarl MSC Algérie</b>
Documentation	Documentation Manager	21/05/2025 30 min	
Commercial	Sales Manager	22/05/2025 45 min	
Finance	Finance Agent	22/05/2025 25 min	

Source : élaborer par nos soins

### **2.3 Traitement et analyse des résultats de l'étude qualitative**

#### **2.3.1 AXE 01 : Gestion des opérations portuaires et fluidité logistique chez MSC Algérie**

Le département Logistique a été représenté par un **Logistic Assistant**, qui a apporté des éclairages sur l'organisation portuaire, les opérations de réception des navires et les contraintes opérationnelles rencontrées sur le terrain.

**Question 01 : Quelles sont les étapes prises en charge par MSC lors de l'arrivée d'un navire porte-conteneurs en Algérie ?**

**Réponse 01 :**

*« Le département opérations annonce l'arrivée du navire à la capitainerie du port, en indiquant la date estimative d'arrivée. Cette démarche permet d'organiser l'accostage du navire et de lui attribuer un quai approprié. »*

**Analyse 01 :**

L'annonce anticipée de l'arrivée du navire à la capitainerie constitue une étape clé dans l'organisation des opérations portuaires. Elle permet de garantir la disponibilité d'un quai adapté et d'assurer une coordination fluide avec les services portuaires. Cette pratique montre que MSC adopte une gestion proactive des escales, ce qui contribue à réduire les retards et à

renforcer l'efficacité du processus d'importation, en lien avec les exigences du commerce maritime conteneurisé.

**Question 02 : Quels sont les facteurs les plus fréquents de retard ou de blocage dans les opérations portuaires ?**

**Réponse :**

*« Parmi les principales causes de retard dans les opérations portuaires, on retrouve :*

- ✓ *La congestion récurrente des terminaux*
- ✓ *Le manque d'espaces logistiques suffisants pour l'entreposage des conteneurs*
- ✓ *La pénurie de moyens techniques et de personnel qualifié pour gérer les flux efficacement »*

**Analyse 02 :**

Les facteurs évoqués soulignent des limites structurelles qui affectent directement la fluidité des opérations portuaires. La saturation des terminaux et l'insuffisance des zones de stockage compliquent la gestion des conteneurs à l'arrivée, allongeant les délais d'enlèvement. À cela s'ajoute le manque de ressources humaines et matérielles adaptées, qui freine la productivité globale. Ces contraintes réduisent l'efficacité du transport maritime conteneurisé, impactant la rapidité et la fiabilité des échanges commerciaux.

**Question 03 : Les ports algériens disposent-ils, selon vous, des équipements et des infrastructures nécessaires pour absorber l'augmentation du trafic conteneurisé ?**

**Réponse :**

*« Les ports algériens ne disposent pas toujours des équipements et des infrastructures suffisants pour absorber efficacement l'augmentation du trafic conteneurisé. Plusieurs défis persistent, tels que la capacité limitée des quais, le manque d'équipements modernes de manutention, la congestion régulière, ainsi qu'un espace d'entreposage souvent insuffisant. Des investissements supplémentaires et une modernisation des installations portuaires seraient nécessaires pour améliorer la fluidité des opérations et répondre à la croissance du commerce maritime »*

**Analyse 03 :**

Les limites infrastructurelles évoquées traduisent un réel frein à la montée en charge du transport maritime conteneurisé en Algérie. En l'absence d'équipements modernes et d'espaces adaptés, la fluidité des opérations s'en trouve compromise, entraînant des retards, des surcoûts logistiques et une perte de compétitivité pour les opérateurs économiques. Ces éléments confirment l'importance des infrastructures portuaires dans l'efficacité du commerce extérieur,

**Question 4 : Quelles sont les contraintes techniques que vous rencontrez au niveau des infrastructures portuaires (quais, grues, espace, etc.) ?**

**Réponse :**

*« Plusieurs contraintes techniques sont fréquemment rencontrées :*

- ✓ *La capacité limitée des quais, qui ne permet pas toujours d'accueillir plusieurs grands navires en même temps*
- ✓ *Le manque de grues modernes et performantes pour assurer une manutention rapide*
- ✓ *Ainsi que de l'insuffisance d'espace d'entreposage,*

*Ce qui provoque souvent de la congestion. Le manque d'entretien des équipements existants ».*

**Analyse 04 :**

La combinaison de quais limités, d'un matériel de levage peu performant et d'un espace logistique restreint crée un environnement technique peu adapté aux exigences du transport maritime moderne. Le déficit en infrastructures adaptées ralentit les cadences de déchargement, allonge les temps d'immobilisation des navires et génère des engorgements fréquents dans les terminaux. Ces contraintes réduisent la fluidité des opérations et complexifient la gestion des flux conteneurisés dans les ports algériens.

**Question 05 : Les ports de transbordement comme Valence ou Barcelone ont-ils un impact direct sur les délais de livraison en Algérie ?**

**Réponse :**

*« Non, les délais de livraison en Algérie ne sont pas directement affectés par les ports de transbordement tels que Valence ou Barcelone. Les retards observés sont majoritairement liés aux opérations internes dans les ports algériens, notamment à la manutention, au dédouanement ou à la disponibilité logistique locale. »*

**Analyse 05 :**

Les délais d'acheminement des conteneurs ne sont pas principalement conditionnés par les étapes de transbordement à l'étranger, mais plutôt par les performances des chaînes logistiques locales. Cela souligne le poids des facteurs internes – organisation, coordination, infrastructures – dans le bon déroulement des opérations portuaires. Une amélioration des processus en aval du débarquement serait ainsi plus déterminante que les conditions en amont pour assurer une livraison efficace.

**Question 06 : MSC dispose-t-elle de priorités d'accostage ou de facilités dans certains ports algériens ?**

**Réponse :**

*« Non, MSC ne bénéficie pas de priorités d'accostage dans les ports algériens. Cependant, il peut arriver que les autorités portuaires accordent une priorité à certaines marchandises transportées par nos navires. Dans ces cas précis, une priorité d'accostage peut effectivement nous être accordée. »*

**Analyse 06 :**

L'accès aux infrastructures portuaires se fait selon une planification générale encadrée par les autorités portuaires, sans privilèges systématiques pour les compagnies maritimes. L'attribution exceptionnelle de priorités en fonction du type de cargaison montre que la gestion portuaire reste centralisée et orientée par des critères logistiques ou stratégiques. Cette absence de traitement préférentiel oblige les armateurs à s'adapter à une planification partagée, ce qui peut influencer leur flexibilité opérationnelle, notamment dans un contexte de ports saturés.

**Question 07 : Comment les équipes de MSC assurent-elles la coordination avec les autorités portuaires ?**

**Réponse :**

*« Les équipes de MSC maintiennent une communication régulière avec les différentes autorités portuaires afin d'assurer une bonne coordination des opérations. Cela comprend l'échange d'informations sur les dates d'arrivée des navires, la transmission des documents requis et l'ajustement aux horaires de travail du port. Elles collaborent activement avec la capitainerie,*

*les services douaniers et les gestionnaires de terminaux pour garantir le bon déroulement des escales. »*

**Analyse 07 :**

La coordination étroite avec les autorités portuaires apparaît comme une composante essentielle du bon fonctionnement des opérations maritimes. Une communication fluide permet d'éviter les chevauchements d'escales, de réduire les délais liés aux procédures administratives et de sécuriser la gestion des flux. Ce type de collaboration quotidienne montre que l'efficacité des opérations portuaires dépend non seulement des infrastructures, mais aussi de la qualité des échanges entre les différents acteurs impliqués.

**Question 08 : Quelles sont les principales différences de performance entre les ports (ex. Alger vs Béjaïa ou Oran) ?**

**Réponse :**

*« Les différences de performance entre les ports algériens s'observent principalement au niveau de la capacité d'accueil des navires, de la qualité des infrastructures disponibles, ainsi que du volume d'activité traité. Par exemple, le port d'Alger, en raison de son importance stratégique et de la densité de trafic, connaît une congestion plus fréquente que les ports de Béjaïa ou d'Oran. Toutefois, ces écarts peuvent varier selon les périodes de l'année et les pics d'activité. »*

**Analyse 08 :**

La performance portuaire en Algérie varie sensiblement d'un site à l'autre, influencée par la taille des installations, la spécialisation logistique et la charge de travail. Les ports à fort trafic, comme Alger, sont plus exposés aux risques de saturation, tandis que d'autres ports régionaux peuvent offrir plus de flexibilité en raison d'un trafic moins dense. Cette variabilité territoriale illustre les disparités dans l'organisation logistique nationale et suggère la nécessité d'une meilleure répartition des flux pour alléger les points de pression les plus critiques.

**Question 09 : Quelles améliorations suggèreriez-vous pour fluidifier les opérations portuaires au service du commerce extérieur ?**

**Réponse :**

*« Pour améliorer la fluidité des opérations portuaires, il serait pertinent de réactiver **les ports secs**, afin de désengorger les terminaux maritimes souvent saturés par manque d'espace. Par ailleurs, des investissements sont nécessaires dans l'acquisition d'équipements de manutention modernes, ainsi que dans la formation de personnel qualifié. L'amélioration des infrastructures existantes et l'extension des quais figurent également parmi les priorités à envisager pour accompagner la croissance du trafic maritime »*

**Analyse 09 :**

Les recommandations exprimées convergent vers une vision intégrée du développement portuaire :

- Décentralisation des flux par les ports secs
- Modernisation des équipements
- Renforcement des compétences humaines et extension physique des installations.

Ces leviers combinés visent à réduire la saturation actuelle des ports et à accroître la capacité de traitement logistique du pays. Une telle approche permettrait de mieux répondre aux exigences du commerce maritime moderne et d'optimiser les délais de transit des marchandises.

### **2.3.2 AXE 02 : Impact des formalités administratives et douanières sur les performances du transport maritime conteneurisé**

L'entretien relatif à cet axe a été conduit avec la Documentation **Manager** du département Documentation, en charge de la gestion des formalités douanières, des documents commerciaux et des systèmes de suivi.

**Question 01 : Quelles sont les formalités principales que vous gérez pour un conteneur à l'import ou à l'export ?**

**Réponse :**

*« Le service documentation prend en charge deux formalités essentielles liées au traitement des conteneurs »*

- ✓ *La déclaration de cargaison import maritime, qui consiste à enregistrer les détails de la marchandise destinée à l'entrée sur le territoire national*
- ✓ *La déclaration de cargaison export maritime, qui concerne les informations à transmettre pour les marchandises sortant d'Algérie.*

*Ces documents sont transmis aux autorités portuaires et douanières afin d'assurer la traçabilité et la conformité réglementaire des flux. »*

**Analyse 01 :**

Les formalités documentaires sont une étape incontournable dans la gestion du transport conteneurisé. Elles garantissent la transparence des flux de marchandises et permettent aux différents intervenants (douanes, port, consignataires) d'avoir une visibilité complète sur les cargaisons. Une bonne maîtrise de ces déclarations conditionne la rapidité des opérations d'enlèvement ou d'embarquement, et constitue donc un facteur clé d'efficacité pour les échanges commerciaux.

**Question 02 : Quels sont les documents les plus critiques dans le traitement douanier des marchandises ?**

**Réponse :**

*« Dans le cadre du traitement douanier des marchandises, certains documents sont considérés comme essentiels pour garantir la conformité et le bon déroulement de la procédure. Parmi les plus critiques, on retrouve :*

- ✓ *Le connaissement maritime, qui fait office de preuve de transport et de propriété de la marchandise,*
- ✓ *La facture commerciale, utilisée pour l'évaluation douanière*
- ✓ *La liste de colisage, précisant le contenu détaillé du conteneur*
- ✓ *Le certificat de conformité, selon les exigences des autorités algériennes*
- ✓ *Et le certificat d'origine, requis pour le calcul des droits et taxes en fonction des accords commerciaux en vigueur. »*

**Analyse 02 :**

Le traitement douanier repose sur une documentation complète et rigoureuse. L'absence ou l'erreur dans l'un de ces documents peut entraîner des retards significatifs dans le dédouanement, voire le blocage du conteneur. Ces pièces jouent donc un rôle stratégique dans

la fluidité des flux logistiques et dans la sécurisation des opérations commerciales. Leur gestion efficace conditionne à la fois le respect des réglementations nationales et l'efficacité du transit international.

**Question 03 : Rencontrez-vous souvent des retards dus à des erreurs ou manques dans les dossiers des clients ?**

**Réponse :**

*« Oui, des retards sont régulièrement observés en raison d'erreurs dans les manifestes ou de manques d'informations concernant les clients ou les marchandises. Ces défaillances documentaires se traduisent souvent par des blocages au niveau du traitement douanier, ce qui retarde la livraison des conteneurs. »*

**Analyse 03 :**

Les décalages entre les exigences documentaires et les informations fournies par les clients constituent une source fréquente d'inefficacité. Un manifeste incomplet ou erroné peut entraîner une immobilisation du conteneur, impactant l'ensemble du processus logistique. Cela souligne l'importance d'une meilleure sensibilisation des opérateurs économiques à la rigueur documentaire exigée, ainsi que le rôle central du service documentation dans la prévention de ces perturbations.

**Question 04 : Les procédures douanières actuelles vous semblent-elles adaptées au rythme du commerce international ?**

**Réponse :**

*« Oui, les procédures sont adaptées étant donné que les procédures douanières sont quasiment les mêmes à travers le monde, notamment ceux définis par l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD). Cependant, dans la pratique, plusieurs freins subsistent des problèmes liés à :*

- ✓ *L'interconnectivité des différents systèmes (douanes, banques, commerce, etc.)*
- ✓ *La centralisation des décisions*
- ✓ *La lourdeur administrative*
- ✓ *L'exigence excessive de documents physiques*
- ✓ *Retard dans la numérisation freinent ce rythme. »*

**Analyse 04 :**

Malgré un cadre réglementaire conforme aux normes internationales, l'écart entre les procédures formelles et leur mise en œuvre opérationnelle reste marqué. Le manque de synchronisation numérique entre les institutions concernées ralentit le traitement des dossiers et allonge les délais de dédouanement. Cette situation affecte directement la fluidité des échanges commerciaux et met en évidence l'enjeu crucial de la digitalisation douanière pour soutenir le rythme croissant des flux internationaux.

**Question 05 : Comment est assurée la traçabilité documentaire d'un conteneur chez MSC ?**

**Réponse :**

*« La traçabilité documentaire des conteneurs chez MSC est assurée via le service en ligne de suivi (tracking) disponible sur le site officiel de l'entreprise. Il permet aux utilisateurs de localiser leurs conteneurs en temps réel en utilisant le numéro de connaissance (BL), le numéro de conteneur, ou le numéro de réservation (booking). »*

**Analyse 05 :**

L'intégration d'un système numérique de suivi contribue à améliorer la transparence et la fiabilité du transport maritime. Grâce à cet outil, les clients et les équipes internes disposent d'une visibilité continue sur l'état d'acheminement des marchandises, ce qui facilite la gestion documentaire, la planification logistique et la communication avec les partenaires. Ce type de solution illustre l'évolution progressive vers des services digitalisés, alignés avec les exigences du commerce moderne.

**Question 06 : Quelles sont les principales difficultés rencontrées dans la communication avec les autorités douanières ?**

**Réponse :**

*« Parmi les difficultés les plus fréquentes, on note la centralisation excessive des décisions, qui limite la marge de manœuvre locale dans le traitement des dossiers. De plus, l'absence de communication électronique directe, notamment par courriel, complique les échanges. Enfin, les retards dans les réponses aux courriers officiels ralentissent les procédures et prolongent les délais de traitement. »*

**Analyse 06 :**

Des échanges efficaces entre les compagnies maritimes et l'administration douanière sont essentiels pour garantir la fluidité des opérations portuaires. Lorsqu'ils sont ralentis par des procédures centralisées et des canaux de communication peu réactifs, l'ensemble du processus logistique s'en trouve affecté. Ces lenteurs peuvent impacter directement le rythme des importations et exportations, allonger les délais d'acheminement et nuire à la régularité des flux commerciaux. Dans un environnement économique de plus en plus dépendant de la rapidité logistique, l'optimisation des interactions entre acteurs publics et privés devient un levier déterminant.

**Question 07 : Comment la digitalisation a-t-elle amélioré ou modifié vos tâches dans la gestion documentaire ?**

**Réponse :**

*« L'introduction du nouveau système **ALCES** (Système d'information des douanes algériennes) a permis une amélioration notable dans le traitement documentaire, notamment par une meilleure traçabilité des dossiers et une réduction des échanges manuels. Cependant, certaines administrations continuent d'exiger la transmission de documents physiques, ce qui limite encore l'impact réel de la digitalisation sur l'ensemble de la chaîne documentaire. »*

**Analyse 07 :**

La transition vers des outils numériques offre des perspectives prometteuses en matière de rapidité, de transparence et de coordination des opérations. Néanmoins, tant que les pratiques traditionnelles coexistent avec les solutions digitalisées, les gains en efficacité restent partiels. Cette situation met en évidence l'importance d'une transformation complète et harmonisée des systèmes, condition essentielle pour fluidifier les échanges, mieux intégrer les flux logistiques, et répondre aux exigences croissantes du commerce international.

**Question 08 : Quelles réformes ou simplifications administratives permettraient, selon vous, d'accélérer les flux du commerce extérieur ?**

**Réponse :**

*« Ce type de réflexion relève davantage des acteurs directement impliqués dans la gestion globale des flux – tels que les opérateurs économiques, transitaires et représentants des*

*douanes. Un agent maritime peut apporter un point de vue opérationnel, mais les réformes administratives exigent une concertation plus large entre les différentes parties prenantes du commerce extérieur. »*

**Analyse 08 :**

La complexité des échanges internationaux implique une interaction constante entre plusieurs maillons de la chaîne logistique. Toute réforme administrative efficace doit être pensée de manière collaborative, en tenant compte des contraintes propres à chaque acteur. Cela souligne l'intérêt d'une gouvernance logistique plus intégrée et participative, capable d'aligner les pratiques douanières, commerciales et maritimes dans une même logique de fluidification des échanges.

**2.3.3 AXE 03 : Rôle stratégique du service commercial dans le soutien au commerce extérieur algérien**

Le département Commercial a été représenté par un **Sales Manager**, qui a fourni des éléments sur les attentes des clients, la compétitivité des services et les stratégies adoptées pour soutenir les opérations d'import-export

**Question 01 : Quelles sont les attentes spécifiques des clients algériens en matière de transport maritime (délais, fréquence, services additionnels) ?**

**Réponse :**

*« Les clients algériens attendent principalement :*

- ✓ *Des délais de transit courts et fiables, surtout vers l'Europe, l'Asie et l'Afrique et le Canada.*
- ✓ *Une fréquence régulière des escales pour éviter les ruptures de chaîne logistique.*
- ✓ *Des services additionnels, comme le préacheminement/post-acheminement et un accompagnement personnalisé sur les procédures documentaires.*
- ✓ *Une réactivité commerciale en cas de litiges ou d'imprévus logistiques. »*

**Analyse 02 :**

Les attentes des clients algériens traduisent une volonté d'intégrer des standards logistiques internationaux dans leurs opérations commerciales. La recherche de fiabilité, de rapidité et de

flexibilité témoigne d'une maturité croissante du tissu économique local. Pour répondre à ces exigences. Cette évolution du besoin client positionne le service commercial comme un maillon central de la performance globale du commerce extérieur.

**Question 02 : Comment les fluctuations des taux de fret maritime impactent-elles les décisions d'import/export des entreprises algériennes ?**

**Réponse :**

*« Les variations des taux de fret influencent fortement la rentabilité des opérations commerciales. Lors de hausses importantes, certaines entreprises revoient leurs volumes à la baisse, décalent ou annulent des importations/exportations, notamment pour les produits à faible marge. À l'inverse, des taux bas encouragent l'augmentation des flux. La volatilité des taux oblige les entreprises à adopter des stratégies d'achat plus prudentes ou à négocier des contrats à moyen terme. »*

**Analyse 02 :**

La volatilité des taux de fret agit comme un facteur d'incertitude dans les décisions commerciales. Elle impose aux entreprises une gestion anticipée de leurs engagements logistiques et peut directement influencer la fluidité des échanges. Les acteurs économiques doivent ainsi adapter leurs stratégies aux tendances du marché maritime, ce qui positionne le service commercial comme un intermédiaire clé, chargé de proposer des solutions tarifaires adaptées et stables pour accompagner les décisions d'import-export dans un environnement mouvant.

**Question 03 : Quels sont les secteurs d'activité en Algérie qui dépendent le plus du transport maritime conteneurisé pour l'import ou l'export ?**

**Réponse :**

*« Les secteurs les plus dépendants sont :*

- ✓ Agroalimentaire, pour l'import de matières premières et l'exportation de produits agricoles.*
- ✓ Industrie pharmaceutique et parapharmaceutique.*
- ✓ Électroménager et électronique, très liés aux importations d'Asie.*

- ✓ *BTP, avec l'import de matériaux et d'équipements lourds.*
- ✓ *Textile et automobile, également très sensibles aux délais de transport. »*

**Analyse 03 :**

La dépendance de nombreux secteurs économiques au transport maritime conteneurisé traduit l'importance vitale de ce mode d'acheminement dans la structuration des échanges extérieurs. Les variations de délais, de fréquence ou de conditions logistiques peuvent avoir des répercussions immédiates sur l'approvisionnement, la production ou l'exportation, en particulier dans des filières sensibles ou à forte valeur ajoutée. Cette réalité confirme que l'efficacité et la stabilité du transport maritime sont des éléments clés pour soutenir la dynamique du commerce extérieur national

**Question 04 : En quoi le choix des ports d'embarquement ou de débarquement influe-t-il sur la performance logistique des opérations commerciales ?**

**Réponse :**

*« Le port sélectionné impacte directement :*

- ✓ *Les délais de transit global (temps d'acheminement + formalités).*
  - ✓ *Les coûts (handling, stockage, transport terrestre).*
  - ✓ *Le risque de congestion et la fluidité des opérations douanières.*
  - ✓ *Un bon choix de port peut donc significativement améliorer la compétitivité logistique d'une entreprise. »*
- ✓

**Analyse 04 :**

La performance du commerce extérieur repose en partie sur des choix d'acheminement stratégiques, parmi lesquels la sélection du port constitue un levier essentiel. En fonction de ses capacités, de sa connectivité et de sa fluidité opérationnelle, un port peut accélérer ou ralentir le traitement des flux. Cela a des répercussions directes sur les coûts, les délais et la régularité des échanges, ce qui influe sur la compétitivité des entreprises impliquées dans les circuits d'importation ou d'exportation.

**Question 05 : Selon votre expérience, les entreprises algériennes maîtrisent-elles bien les mécanismes et contraintes du transport maritime ?**

**Réponse :**

*« Une partie des grandes entreprises et des transitaires structurés maîtrise bien les mécanismes du transport maritime. Toutefois, beaucoup de PME restent peu informées des exigences documentaires, des incoterms, ou des implications d'un mauvais choix logistique. D'où l'importance de l'accompagnement commercial et de la formation continue dans ce domaine. »*

**Analyse 05 :**

La disparité de niveau entre les acteurs économiques en matière de maîtrise logistique révèle une faiblesse structurelle qui peut affecter l'efficacité globale du commerce extérieur. Un manque de connaissance dans le domaine du transport maritime peut entraîner des erreurs coûteuses, des retards et des charges supplémentaires.

**Question 06 : Quelle est l'évolution de la demande en conteneurs reefers (réfrigérés) et quels défis cela représente-t-il pour l'exportation algérienne ?**

**Réponse :**

*« La demande en conteneurs reefers est en croissance, notamment pour l'exportation de produits agroalimentaires frais (fruits, légumes, dattes). Les défis sont multiples :*

- ✓ Disponibilité des reefers pendant les pics de saison.*
- ✓ Infrastructures portuaires adaptées (prises électriques, zones frigorifiques).*
- ✓ Maîtrise des procédures spécifiques par les exportateurs.*

*MSC accompagne les opérateurs en renforçant son parc reefers et en assurant des rotations adaptées aux saisons agricoles. »*

**Analyse 06 :**

L'essor des exportations de produits périssables illustre une dynamique positive du commerce extérieur algérien, mais il met aussi en lumière les exigences croissantes en matière de logistique spécialisée. Le recours aux conteneurs reefers exige une coordination rigoureuse, une maîtrise technique et des infrastructures adaptées. Ce segment à forte valeur ajoutée offre un potentiel stratégique pour diversifier les exportations, à condition de surmonter les contraintes liées à la chaîne du froid et à l'équipement disponible.

**Question 07 : Comment les interruptions de service maritime (grèves, congestion, météo, géopolitique) affectent-elles les importateurs/exportateurs algériens ?**

**Réponse :**

*« Les interruptions de transport maritime provoquent des retards significatifs, des coûts additionnels (surestaries, stockage), et parfois des pertes de marché à l'export. Les importateurs peuvent faire face à des ruptures d'approvisionnement. Cela souligne l'importance de la diversification des routes, la planification anticipée, et la flexibilité dans la chaîne logistique. »*

**Question 08 : Quels sont les avantages compétitifs qu'offre MSC aux exportateurs algériens face à d'autres compagnies maritimes ?**

**Réponse :**

*« MSC propose :*

- ✓ Une forte fréquence et couverture portuaire internationale.*
- ✓ Des temps de transit optimisés.*
- ✓ Une expertise locale avec une présence en Algérie depuis les années 2000.*
- ✓ Des solutions personnalisées (conteneurs reefers, cross trade, documentation digitale, etc.).*
- ✓ Un accompagnement client réactif et un service après-vente structuré. »*

**Analyse 08 :**

La compétitivité logistique repose aujourd'hui sur bien plus que le simple transport : elle inclut la rapidité, la fiabilité, la flexibilité et la capacité à offrir des services intégrés. En combinant une couverture maritime dense, des outils technologiques avancés et une présence locale active, les transporteurs qui s'adaptent aux attentes spécifiques des exportateurs jouent un rôle clé dans la fluidité des échanges extérieurs. Ce type d'offre renforce la position des exportateurs algériens sur des marchés exigeants en termes de délais, de qualité de service et de conformité documentaire.

**Question 09 : Quelles sont les principales contraintes logistiques rencontrées par MSC dans les opérations conteneurisées en Algérie (infrastructure portuaire, douanes, manutention...) ?**

**Réponse :**

« *Les contraintes :*

- ✓ *Les ports algériens ne sont pas en mesure d'accepter les grands navires, ce qui nous oblige à passer par les ports de transbordements afin d'accéder.*
- ✓ *La congestion et la saturation dans les différents ports (manque d'espace et de prise de branchement pour les conteneurs frigorifique)*
- ✓ *Le long séjour des navires en Rade*
- ✓ *La lenteur des différents systèmes douaniers utilisés pour la déclaration des navires et conteneurs. »*

**Analyse 09 :**

Ces contraintes soulignent les limites structurelles qui entravent l'efficacité du transport maritime conteneurisé. Lorsque les infrastructures, les outils douaniers et les capacités d'accueil ne sont pas alignés avec les standards internationaux, cela allonge les délais, augmente les coûts logistiques et compromet la régularité des échanges. La fluidité du commerce extérieur dépend donc étroitement de la capacité du système portuaire et douanier à répondre aux exigences actuelles du transport maritime.

**Question 10 : Selon vous, quels leviers pourraient être actionnés pour renforcer l'efficacité du transport maritime au service du commerce extérieur algérien ?**

**Réponse :**

« *- Modernisation des infrastructures portuaires (digitalisation, équipements).*

- *Allègement des procédures douanières et meilleure coordination entre acteurs.*
- *Formation des opérateurs économiques aux standards du commerce international.*
- *Développement de l'intermodalité (port/rail/route) pour fluidifier les flux.*
- *Encouragement à l'export via incitations logistiques et fiscales. »*

**Analyse 10 :**

L'amélioration de la performance logistique passe par une approche intégrée, combinant modernisation technique, simplification administrative et soutien aux acteurs économiques. La mise en œuvre de ces leviers permettrait non seulement de réduire les dysfonctionnements actuels, mais aussi d'aligner l'Algérie sur les standards internationaux de compétitivité logistique. Une telle transformation renforcerait durablement la capacité du pays à insérer ses échanges dans les flux du commerce maritime mondial.

#### **2.3.4 AXE 04 : Effets financiers des frais logistiques sur le commerce extérieur**

Les informations liées à l'analyse des effets financiers des frais logistiques ont été recueillies auprès d'un **Finance Agent** du département Finance, qui a partagé son expérience sur la facturation, les paiements et les enjeux liés à la rentabilité.

**Question 01 : Quelles sont les principales causes des frais de surestaries chez MSC Algérie ?**

**Réponse :**

*« Les principales causes engendrant les frais de surestaries sont multiples et peuvent être incomber aux différents intervenant dans le circuit des opérations d'importation.*

✓ **L'Expéditeur (Shipper) :**

*Erreur dans les instructions de BL. Cela pourrait causer des retards dans la procédure des rectifications (Manifest Corrector)*

*Envoi tardif des documents au réceptionnaire pourrait retarder les formalités d'échange documentaire auprès de l'agence de consignation et aussi les formalités douanières.*

✓ **Le Destinataire (Consignee) :**

*Retard dans l'entame des formalités d'échange documentaire ou de dédouanement.*

*Restitution tardive des conteneurs vides.*

✓ **Les services des douanes et les autres administrations :**

*Lenteurs des procédures liées au dédouanement et à l'attribution des différentes autorisations et dérogations.*

✓ **Les entreprises portuaires :**

*Lentement dans le déchargement des conteneurs des navires et dans la mise à disposition pour les différentes visites douanières.*

✓ **Les banques :**

*Retard dans la transmission des documents liés aux opérations d'importation (BL / Factures, etc.....)*

*Retard dans l'exécution des opérations financières liées au règlement des différentes factures.*

✓ **Les services des douanes aux ports de transbordement :**

*Retard dans la délivrance des certificats de non-manipulation pour les conteneurs en provenance de pays arabe (L'accord de la zone arabe de libre échange GZALE)*

✓ **Transitaire :**

*Retard dans l'exécution des formalités de dédouanement et de livraison des conteneurs*

✓ **Cas de force majeure :**

*Dommages constatés sur le conteneur ou la marchandise nécessitant des expertises. »*

**Analyse 01 :**

La multiplicité des causes à l'origine des frais de surestaries reflète la complexité du système logistique maritime et l'interdépendance des différents acteurs de la chaîne d'importation. Chaque maillon – qu'il soit administratif, bancaire, portuaire ou commercial – peut impacter directement la fluidité du processus. Ces retards cumulés génèrent des coûts supplémentaires pour les opérateurs, qui se répercutent sur la compétitivité globale des échanges. Dans un contexte où la maîtrise des délais et des charges logistiques est un enjeu stratégique pour le commerce extérieur, la prévention des surestaries devient un indicateur de performance essentiel.

**Question 02 : Quel est le délai de franchise moyen accordé aux clients avant facturation des surestaries ?**

**Réponse :**

« Le délai de franchise moyen accordé en Algérie est de 15 jours, des extensions peuvent être accordées suite à des négociations entre la compagnie maritime et les différentes parties du contrat de transport (Shipper, Consignee, fret forwarder). »

**Analyse 02 :**

La franchise représente une forme de souplesse commerciale permettant aux clients de disposer d'un temps raisonnable pour effectuer les formalités nécessaires. Toutefois, lorsque les retards dépassent ce délai, les frais de surestaries s'appliquent, générant une charge financière supplémentaire. Cette situation souligne l'importance d'une coordination efficace entre les acteurs logistiques et d'une anticipation des formalités pour limiter les dépassements de délais, et par conséquent, les coûts logistiques qui pèsent sur la chaîne d'importation.

**Question 03 : Comment MSC informe-t-elle les clients des dépassements de délais ou frais éventuels ?**

**Réponse :**

« Des relances sont envoyés périodiquement et de manière systématique pour inciter les clients à restituer rapidement les conteneurs compte tenu du besoin important de ces équipements pour la compagnie maritime »

**Question 04 : Avez-vous constaté une augmentation des cas de surestaries ces dernières années ? Si oui, pourquoi ?**

**Réponse :**

« Oui, une hausse des cas de surestaries a été observée ces dernières années. Cette évolution est principalement due à **la complexification** des procédures douanières, mais aussi à un dérèglement de la chaîne logistique, en particulier au niveau des ports et des entrepôts sous douane, où des retards et des congestions affectent le rythme de traitement des marchandises. »

**Analyse 04 :**

L'augmentation des frais de surestaries traduit un déséquilibre croissant entre les capacités opérationnelles des infrastructures et les exigences du commerce international. Les lenteurs administratives, conjuguées aux dysfonctionnements logistiques, génèrent des temps

d'immobilisation plus longs, impactant à la fois les coûts pour les importateurs et la disponibilité des équipements pour les compagnies maritimes.

**Question 05 : Quels sont les secteurs économiques les plus impactés par ces frais ?**

**Réponse :**

*« Le secteur le plus impacté par ces frais est sans contestation celui de l'Agro-alimentaire en raison de la spéculation, des restrictions des contrôles lors des procédures de dédouanement. »*

**Analyse 05 :**

Les marchandises agroalimentaires, souvent périssables et soumises à des normes sanitaires strictes, sont particulièrement vulnérables aux retards logistiques. L'application de frais supplémentaires liés à l'immobilisation des conteneurs fragilise davantage un secteur déjà exposé aux contraintes réglementaires. Ces coûts additionnels peuvent affecter la compétitivité des opérateurs, provoquer une hausse des prix sur le marché intérieur, et freiner la fluidité des échanges dans un secteur vital pour l'approvisionnement du pays.

**Question 06 : MSC propose-t-elle des solutions ou dispositifs pour aider les clients à éviter les pénalités ?**

**Réponse :**

*« La sensibilisation est la seule proposition que nous prodiguons à nos clients lors de nos différentes réunions ou visites, avec les statistiques et chiffres à l'appui. L'entreprise assure également un accompagnement personnalisé en cas de difficultés, notamment pour la rectification des documents ou leur réception tardive, afin de minimiser les risques de pénalités. »*

**Question 07 : Quel est l'impact de ces frais sur la rentabilité des opérations d'import/export ?**

**Réponse :**

*« L'impact est important du fait de l'intégration de ces frais dans le prix de revient des produits importés ou fabriqués, ce qui implique également l'impact sur la marge bénéficiaire. »*

**Analyse 07 :**

L'intégration de charges imprévues comme les surestaries dans les coûts d'approvisionnement fragilise la compétitivité des opérateurs économiques. Dans un contexte où les marges sont souvent réduites, ces frais peuvent compromettre la rentabilité des transactions commerciales et limiter la capacité des entreprises à se positionner efficacement sur les marchés. La maîtrise de ces coûts devient alors un enjeu central dans la gestion des opérations à l'international, particulièrement dans les économies dépendantes de l'import-export.

**Question 08 : Les clients sont-ils suffisamment informés et sensibilisés sur le fonctionnement de la facturation des frais liés à l'immobilisation des conteneurs ?**

**Réponse :**

*« Oui, les clients sont régulièrement informés des modalités de facturation des frais liés à l'immobilisation des conteneurs. Le barème de facturation est mentionné systématiquement sur les avis d'arrivée (Annexe n°08), transmis aux clients, et il est également affiché dans les différentes agences MSC afin d'assurer une communication claire et transparente. »*

**Question 09 : Quels sont les principaux retards de paiement que vous constatez ? Et leurs causes ?**

**Réponse :**

*« Les retards de paiement des factures de surestaries (Annexe n°09), les causes sont liées aux négligences des clients et leurs transitaires, les difficultés financières des importateurs, les retards des banques pour l'exécution des opérations de paiement. »*

**Analyse 09 :**

Les retards de règlement fragilisent la chaîne de valeur logistique en ajoutant une pression financière sur les compagnies maritimes. Au-delà du simple défaut de paiement, ils traduisent un déséquilibre dans la gestion des responsabilités entre les différents intervenants. Cette situation peut affecter le cycle de rotation des conteneurs, ralentir les opérations futures et alourdir les relations commerciales entre les transporteurs et leurs clients. Une meilleure coordination financière et documentaire apparaît donc essentielle pour limiter les impacts de ces retards sur l'ensemble du processus d'import-export.

**Question 10 : Selon vous, quelles améliorations pourraient être mises en place pour réduire ces frais et favoriser la fluidité du commerce**

**Réponse :**

*« Les améliorations doivent émaner des opérateurs économiques en organisant au mieux leurs opérations d'importation et en anticipant la survenue des problèmes et contraintes précédemment expliqués. Ils doivent également s'organiser afin d'améliorer le climat économique et obtenir la simplification des différentes procédures douanières et administratives. »*

**Analyse 10 :**

La réduction des coûts logistiques ne dépend pas uniquement des compagnies maritimes ou des autorités portuaires, mais aussi de l'engagement des opérateurs économiques eux-mêmes. Une planification rigoureuse des importations et une meilleure anticipation des formalités permettraient de limiter les retards et donc les frais associés. Cette vision renforce l'idée que la performance du commerce extérieur repose sur une responsabilité partagée entre les différents maillons de la chaîne, dans une logique de fluidité collective.

### **2.3 La démarche méthodologique de l'étude quantitative**

Dans le but d'approfondir notre analyse et de renforcer la portée de notre recherche, nous avons choisi de mener une étude quantitative en complément de l'approche qualitative précédemment adoptée. Cette démarche vise à recueillir des données chiffrées permettant d'illustrer ou de confronter les perceptions dégagées lors des entretiens individuels menés auprès des responsables des différents services de MSC Algérie.

#### **2.3.1 Présentation de l'analyse quantitative**

Dans le cadre de notre étude, et afin de compléter l'approche qualitative basée sur les entretiens avec les responsables de MSC Algérie, nous avons procédé à une analyse quantitative à partir de données internes fournies par la compagnie. Cette démarche nous a permis de disposer

d'indicateurs chiffrés concrets illustrant l'évolution des opérations de transport maritime conteneurisé sur la période 2021–2024.

Nous avons ici privilégié l'exploitation de données secondaires, issues directement des services logistique et commercial de MSC. Ces données comprennent notamment :

- Le volume annuel de conteneurs traités (import et export),
- Les types de services utilisés (conteneurs reefers, transbordement, etc.)

### **2.3.2 Objectifs de l'analyse**

Cette analyse a pour objectif principal de :

- Observer l'évolution du volume de trafic traité par MSC Algérie au fil des années,
- Identifier les déséquilibres entre flux d'importation et d'exportation,
- Illustrer la dépendance sectorielle au transport maritime conteneurisé,

Et mettre en lumière les enjeux logistiques auxquels MSC Algérie fait face dans un contexte de développement du commerce extérieur.

### **2.3.3 Méthode d'exploitation des données**

Les données brutes ont été traitées et représentées graphiquement à l'aide de **l'outil Microsoft Excel** puis exportées en graphiques pour une meilleure visualisation. L'approche choisie s'appuie sur :

Des courbes d'évolution (import/export),

Des tableaux de synthèse avec pourcentage d'export,

Des indicateurs de croissance annuelle,

Et des diagrammes sectoriels pour illustrer la structure de la demande.

**2.4 Évolution des volumes traités par MSC Algérie (2021–2024)**

Afin de mieux comprendre l’ampleur des opérations de transport maritime conteneurisé en Algérie, nous avons recueilli les données relatives au volume de conteneurs importés et exportés par MSC Algérie sur une période de quatre ans (2021–2024).

Le tableau ci-dessous met en évidence l’évolution annuelle de ces flux, tout en précisant la part représentée par les exportations par rapport au volume total traité. Cette lecture comparative permet d’identifier les tendances générales, les déséquilibres structurels entre import et export, ainsi que la croissance progressive de l’activité logistique de l’entreprise.

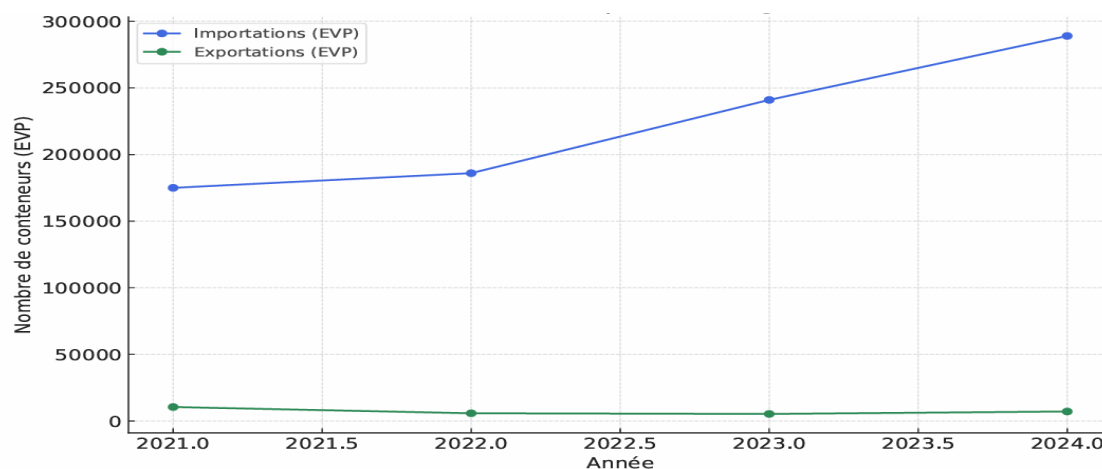
**Tableau III - 3: Volumes annuels de conteneurs traités par MSC Algérie entre 2021 et 2024**

<b>Année</b>	<b>Import</b>	<b>Export</b>	<b>Total</b>	<b>Part des exportations (%)</b>
<b>2021</b>	175000.0	10500.0	185500.0	5.66
<b>2022</b>	186000.0	5800.0	191800.0	3.02
<b>2023</b>	241000.0	5300.0	246300.0	2.15
<b>2024</b>	289000.0	7140.0	296140.0	2.41

**Source :** élaboré par nos soins

La progression constante du volume de conteneurs traités par MSC Algérie témoigne d’un rôle croissant du transport maritime conteneurisé dans les échanges extérieurs du pays. Si les importations dominent largement, l’évolution des exportations révèle à la fois un potentiel à développer et des contraintes logistiques ou administratives encore présentes. Cette dynamique chiffrée met en évidence la place stratégique qu’occupe MSC dans l’acheminement des marchandises, tout en soulignant l’importance d’un environnement portuaire et réglementaire capable d’absorber une demande en constante croissance.

Figure III- 4: Évolution des volumes de conteneurs importés et exportés par MSC Algérie (2021–2024)

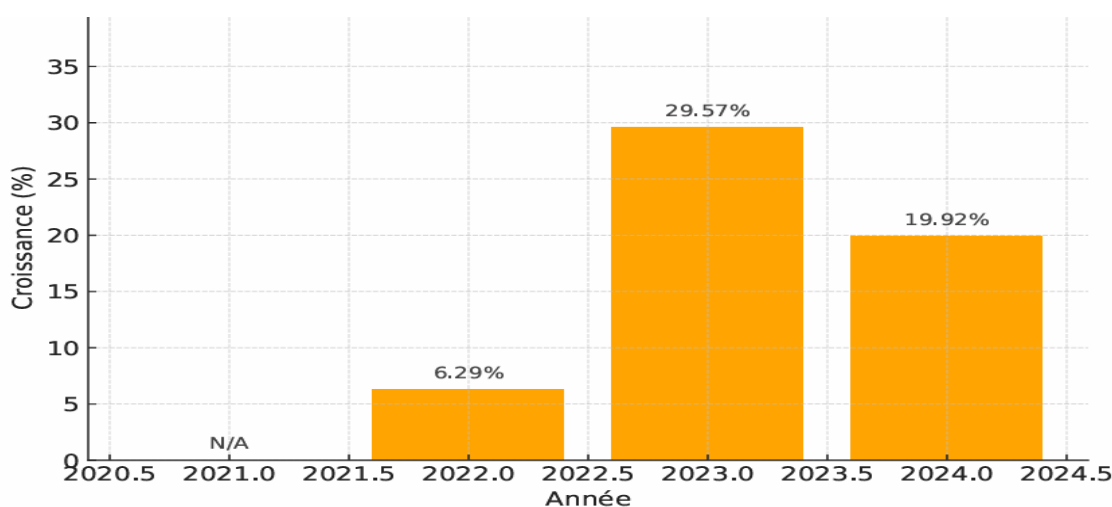


Source : élaboré par nos soins

Le graphique met en évidence une croissance significative des volumes importés, passant de 175 000 EVP en 2021 à 289 000 en 2024, soit une hausse de plus de 65 %. Cette progression traduit l’ancrage renforcé de MSC Algérie dans le transport maritime conteneurisé, notamment pour l’approvisionnement du marché national.

En revanche, les volumes d’exportation restent faibles et instables, avec un recul notable en 2022–2023 avant une légère reprise en 2024. Cette tendance peut s’expliquer par plusieurs facteurs : contraintes logistiques, dépendance au marché local, manque de diversification de l’offre exportable, etc.

Figure III- 5: Taux de croissance annuel du volume importé

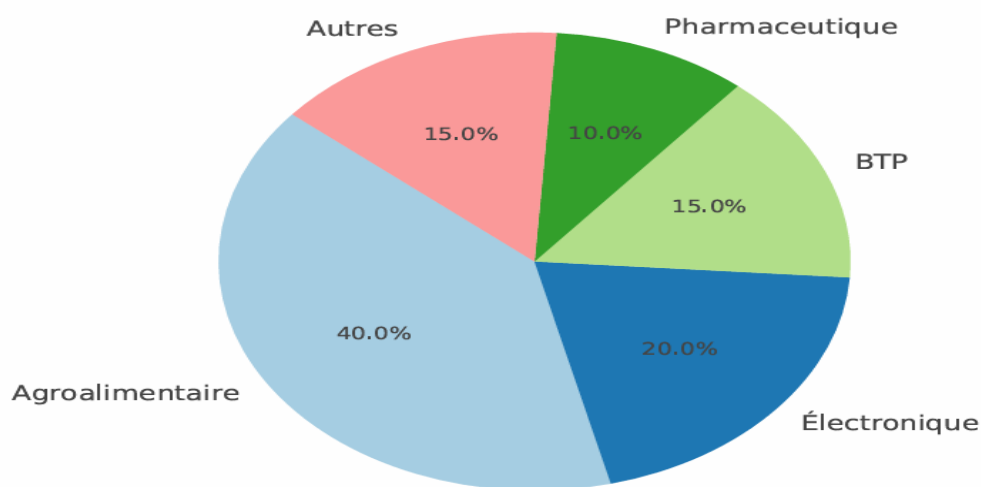


Source : élaboré par nos soins

Afin de compléter l'analyse des volumes traités, nous avons cherché à identifier les principaux secteurs économiques utilisant les services de MSC Algérie pour leurs opérations d'importation ou d'exportation.

À partir d'estimations internes, il a été possible de représenter la répartition approximative des clients par secteur d'activité. Le diagramme suivant met en évidence la dépendance particulière de certaines filières, notamment l'agroalimentaire, au transport maritime conteneurisé.

**Figure III- 6: Répartition estimée des clients de MSC Algérie par secteur d'activité**



**Source :** élaboré par nos soins

Cette répartition montre que certains secteurs clés de l'économie algérienne, notamment l'agroalimentaire, dépendent fortement de la fluidité du transport maritime. Elle confirme également que les contraintes logistiques peuvent avoir un impact différencié selon les filières, en particulier celles sensibles aux délais, à la chaîne du froid ou à la régularité des flux.

### **Section 03 : Synthèse de l'étude et recommandations**

Dans cette dernière section s'achève le fruit d'un trimestre d'analyse et d'investigation. Après avoir procédé à la collecte d'informations, aux entretiens de terrain et à l'analyse des données internes, nous proposons ici une synthèse globale des résultats obtenus à travers l'étude qualitative et l'étude quantitative, réalisées au sein de la compagnie MSC Algérie.

Cette synthèse sera suivie par une lecture de l'environnement logistique et organisationnel dans lequel évolue l'entreprise, afin d'identifier les leviers d'optimisation possibles. Enfin, nous concluons cette partie par une série de recommandations pratiques, en lien avec les constats relevés, dans le but de renforcer l'efficacité du transport maritime conteneurisé au service du commerce extérieur algérien.

#### **3.1 Synthèse des résultats**

À travers les entretiens semi-directifs réalisés avec les responsables de MSC Algérie, l'analyse de documents internes ainsi que l'exploitation de données statistiques relatives à l'activité de la compagnie sur la période 2021–2024, nous avons pu identifier un ensemble de constats qui éclairent le rôle du transport maritime conteneurisé dans la performance commerciale extérieure de l'Algérie.

Ces résultats nous ont permis de mieux comprendre les forces logistiques sur lesquelles s'appuie MSC, mais également les contraintes structurelles, administratives et opérationnelles qui freinent le développement fluide et durable des échanges par voie maritime. L'étude quantitative, en complément, est venue objectiver ces constats à travers l'évolution chiffrée des volumes traités, les déséquilibres entre import et export, et les besoins spécifiques des secteurs économiques.

#### **3.2 Synthèse de l'étude qualitative**

Nous pouvons tirer de cette étude les conclusions suivantes réparties par axe :

##### **3.2.1 Axe 01 :**

Les entretiens menés avec l'équipe logistique de MSC Algérie ont permis de mettre en lumière plusieurs dysfonctionnements techniques et organisationnels au niveau des opérations portuaires et de la gestion des conteneurs. D'après les informations recueillies, le traitement d'un navire à son arrivée en Algérie implique un processus rigoureux initié par le département

des opérations, en lien avec la capitainerie du port. Cependant, ce processus se trouve souvent ralenti par des facteurs structurels et humains.

Parmi les contraintes récurrentes, les intervenants ont souligné la capacité limitée des ports à accueillir de grands navires porte-conteneurs, obligeant les compagnies à recourir aux ports de transbordement étrangers, allongeant ainsi les délais d'acheminement. De plus, la congestion portuaire, notamment en raison du manque d'espaces de stockage et de prises pour les conteneurs frigorifiques, aggrave les retards dans le traitement des marchandises.

Les responsables évoquent également un manque d'équipements modernes (grues, portiques), une faible productivité des opérations de manutention, ainsi qu'un déficit de personnel qualifié dans certains ports. Ces lacunes matérielles et organisationnelles pèsent directement sur la performance logistique de la chaîne maritime algérienne, avec des répercussions visibles sur les délais de livraison, les coûts opérationnels et la satisfaction des opérateurs économiques.

Il apparaît ainsi que l'efficacité du transport maritime conteneurisé est fortement conditionnée par l'état des infrastructures portuaires, la coordination entre les acteurs, et les moyens techniques disponibles pour assurer une fluidité des flux. Cette situation met en évidence l'importance d'investir dans une modernisation globale du dispositif logistique national pour accompagner la montée en puissance des échanges extérieurs de l'Algérie.

### **3.2.2 AXE 02 :**

Les entretiens menés avec les responsables du service documentation de MSC Algérie ont mis en évidence une série de difficultés liées à la gestion documentaire et aux formalités douanières, qui ont un impact direct sur la fluidité des opérations de transport maritime.

L'une des principales contraintes soulevées concerne la non-conformité ou l'incomplétude des dossiers fournis par les clients, notamment les erreurs dans le connaissance maritime, les retards dans la remise des factures commerciales, ou encore l'absence de documents critiques tels que le certificat d'origine ou la liste de colisage. Ces manquements entraînent des délais dans la transmission aux autorités douanières et retardent le processus global de dédouanement.

En parallèle, bien que le système de gestion documentaire ait connu des améliorations avec l'introduction de solutions digitales comme ALCES, le personnel souligne que plusieurs administrations continuent d'exiger des documents physiques, ralentissant ainsi les échanges de données entre opérateurs et institutions. À cela s'ajoute le manque de communication directe

avec les services douaniers, où la centralisation excessive des décisions et le recours exclusif au courrier officiel freinent la réactivité.

D'un point de vue opérationnel, la traçabilité des conteneurs est assurée via un service de tracking intégré à la plateforme MSC, mais celle-ci ne compense pas les lenteurs bureaucratiques. Les échanges administratifs restent donc fragmentés, ce qui génère des pertes de temps, des frais supplémentaires (notamment de stockage), et parfois une insatisfaction des clients qui peinent à anticiper les délais de livraison.

En somme, l'axe documentaire et douanier apparaît comme un maillon sensible de la chaîne logistique maritime. Il nécessite des réformes en matière de simplification, de digitalisation complète et de renforcement de la coordination interinstitutionnelle pour accompagner efficacement les flux du commerce extérieur.

### **3.2.3 AXE 03 :**

L'analyse des entretiens réalisés avec les responsables commerciaux de MSC Algérie a permis de mettre en évidence le rôle stratégique et structurant du service commercial dans l'accompagnement des opérateurs économiques algériens, et plus largement dans la fluidité des échanges extérieurs.

Les exportateurs et importateurs expriment des attentes croissantes vis-à-vis des compagnies maritimes, notamment en matière de fiabilité des délais, de fréquence des escales, de diversité des services, et de transparence tarifaire. À ce titre, MSC Algérie propose une couverture maritime élargie, des solutions spécialisées comme les conteneurs reefers, un service de pré-acheminement/post-acheminement, ainsi qu'un accompagnement documentaire réactif.

Toutefois, les entretiens révèlent que malgré les efforts commerciaux déployés, plusieurs facteurs externes viennent fragiliser la compétitivité logistique globale des entreprises clientes : congestion portuaire, interruptions dues aux aléas géopolitiques ou météorologiques, rigidité des procédures douanières, ou encore volatilité des taux de fret qui complexifie les décisions d'import/export.

En parallèle, certains secteurs clés comme l'agroalimentaire, l'électronique, le BTP ou le pharmaceutique apparaissent fortement dépendants du transport maritime conteneurisé, et donc directement sensibles aux variations de performance dans la chaîne logistique.

L'enquête met également en lumière un manque de maîtrise des mécanismes du transport international de la part de nombreuses PME, ce qui entraîne des erreurs dans le choix des Incoterms, des retards liés à la documentation ou des coûts non anticipés. Cela souligne l'importance de la formation continue des opérateurs économiques, mais aussi le rôle de conseil proactif que peut jouer le service commercial maritime.

En somme, cet axe montre que la qualité de l'offre commerciale maritime ne suffit pas à elle seule à garantir la compétitivité. Elle doit s'inscrire dans un écosystème fluide, interconnecté, et soutenu par une culture logistique partagée entre les différents maillons de la chaîne du commerce extérieur.

#### **3.2.4 AXE 04 :**

Les échanges menés avec les responsables financiers et logistiques de MSC Algérie ont mis en lumière les répercussions économiques significatives des coûts liés à l'immobilisation des conteneurs sur l'ensemble de la chaîne d'import/export.

Les frais de surestaries, souvent causés par des retards dans les procédures documentaires, le dédouanement ou la restitution des conteneurs vides, sont perçus comme une charge lourde pour les importateurs. Ces coûts, lorsqu'ils s'accumulent, finissent par augmenter le prix de revient des produits importés ou fabriqués localement, réduisant ainsi la marge bénéficiaire des opérateurs et la compétitivité des marchandises sur le marché.

- L'étude qualitative a également révélé que plusieurs acteurs sont à l'origine de ces retards :
- Les importateurs eux-mêmes (manque d'anticipation, retard dans les démarches),
- Les banques (retards dans la transmission des documents ou dans l'exécution des paiements),
- Les services portuaires (congestion, lenteur de déchargement),
- Et les douanes (délai dans la délivrance des autorisations).

Face à cette situation, MSC Algérie a mis en place certaines mesures de sensibilisation, notamment à travers des relances automatiques, des réunions explicatives, et un accompagnement des clients en cas de litige documentaire. Toutefois, ces mesures demeurent insuffisantes pour endiguer un phénomène systémique, qui dépasse le simple cadre commercial de la compagnie.

Enfin, il a été noté que certains secteurs économiques sont particulièrement exposés à ces pénalités, notamment l'agroalimentaire, où la rapidité de livraison est cruciale. Les retards de paiement des factures de surestaries constituent également un enjeu majeur pour MSC, impactant sa trésorerie et nécessitant parfois des arbitrages complexes avec sa direction générale.

En somme, cet axe souligne que la maîtrise des frais logistiques est un levier essentiel pour la rentabilité des échanges internationaux. Leur réduction dépend autant d'une meilleure organisation des clients, que d'améliorations structurelles dans l'écosystème portuaire et administratif.

### **3.3 Synthèse de l'étude quantitative**

L'étude quantitative menée à partir des données internes fournies par MSC Algérie a permis de visualiser, sur la période 2021–2024, l'évolution de l'activité conteneurisée de la compagnie et d'en tirer plusieurs enseignements significatifs en lien avec notre problématique.

En premier lieu, les statistiques montrent une hausse continue des volumes d'importation, passant de 175 000 EVP en 2021 à 289 000 EVP en 2024. Cette croissance témoigne de l'importance croissante du transport maritime conteneurisé dans le fonctionnement du commerce extérieur algérien, notamment pour l'approvisionnement en matières premières, produits manufacturés et équipements divers.

À l'inverse, les volumes d'exportation traités par MSC restent faibles et relativement instables, oscillant entre 5 300 et 10 500 EVP sur la période étudiée. Ce déséquilibre entre import et export révèle une structure commerciale déséquilibrée, où les flux entrants dominent largement. Cette situation génère des difficultés opérationnelles pour les compagnies maritimes, notamment en ce qui concerne la gestion du retour des conteneurs vides.

L'étude a également permis de mettre en lumière la dépendance sectorielle des clients de MSC : les secteurs les plus utilisateurs du transport conteneurisé sont l'agroalimentaire, l'électronique, le BTP, la pharmacie et le textile. Ces domaines présentent des besoins spécifiques en matière de fiabilité, de contrôle température (pour les reefers), et de régularité des flux.

Enfin, les données ont révélé une hausse progressive de la demande en conteneurs spécialisés, notamment les reefers, en lien avec l'essor progressif des exportations agricoles. Toutefois, les

infrastructures portuaires restent souvent sous-équipées pour répondre pleinement à cette demande croissante, en particulier en période de haute saison.

En résumé, cette étude quantitative a permis de confirmer les tendances observées sur le terrain : un recours de plus en plus marqué au transport conteneurisé pour les importations, une exportation encore timide, et des contraintes structurelles qui limitent la fluidité et l'efficacité des opérations.

### **3.3 Suggestion et recommandations**

Au regard des résultats obtenus à travers l'analyse terrain et l'étude des données internes, plusieurs leviers d'amélioration peuvent être mobilisés pour renforcer l'efficacité du transport maritime conteneurisé et soutenir le développement du commerce extérieur algérien. Nous formulons les recommandations suivantes :

#### **1. Modernisation des infrastructures portuaires**

Investir dans l'agrandissement et la modernisation des ports algériens afin de :

Accueillir des navires de plus grande capacité,

Améliorer la productivité des opérations de chargement/déchargement,

Et réduire la congestion et le temps d'attente en rade.

Cela passe également par le renouvellement des équipements de manutention, l'aménagement d'espaces de stockage adaptés, ainsi que l'extension des zones logistiques.

#### **2. Digitalisation et simplification des procédures douanières**

Accélérer l'intégration numérique complète des procédures de dédouanement à travers

L'interconnexion des systèmes (douane, armateur, banque, administration),

La généralisation des outils comme ALCES,

La réduction de la dépendance aux documents physiques,

Et l'adoption d'un système de suivi automatisé des formalités.

Cela permettrait de gagner en temps, en transparence et en traçabilité.

**Développement de l'intermodalité (port/rail/route)**

Fluidifier les flux de marchandises entre les ports et les zones intérieures du pays via :

Le développement de liaisons ferroviaires fiables,

L'activation des ports secs,

Et l'aménagement d'un réseau logistique intégré facilitant la distribution.

**4. Accompagnement des exportateurs**

Mettre en place un cadre d'incitation à l'exportation, notamment par :

La réduction des charges logistiques sur les flux sortants,

Des exonérations ciblées pour les conteneurs reefers ou les produits agricoles,

Et un accompagnement personnalisé des PME dans la gestion documentaire, la maîtrise des Incoterms et la planification maritime.

**5. Sensibilisation et formation des opérateurs économiques**

Organiser des formations régulières destinées aux importateurs, exportateurs et transitaires sur :

Les normes du commerce international,

Les responsabilités logistiques liées aux Incoterms,

Et les conséquences financières des retards ou erreurs dans les opérations.

Une meilleure préparation des acteurs économiques permettrait d'éviter de nombreux blocages constatés dans la chaîne logistique.

## **Conclusion du chapitre**

En conclusion, ce troisième chapitre, à travers l'analyse croisée des données qualitatives et quantitatives, nous a permis de dresser une vue d'ensemble des forces et limites du transport maritime conteneurisé en Algérie, en nous appuyant sur le cas concret de MSC Algérie.

Notre étude a mis en évidence que le transport maritime constitue un pilier central des échanges extérieurs du pays, tant en termes de volume que de régularité des flux. Cependant, plusieurs freins structurels et organisationnels affectent sa performance. Il s'agit notamment du déséquilibre entre import et export, des retards opérationnels liés aux infrastructures portuaires, du manque de digitalisation des procédures douanières, et d'un environnement logistique encore fragmenté.

Il ressort également que MSC, bien qu'offrant une couverture maritime solide et diversifiée, doit composer avec des contraintes qui dépassent son périmètre direct : congestion des ports, lenteurs administratives, volatilité des taux de fret, ou encore manque d'expertise logistique chez certains opérateurs économiques.

# **CONCLUSION GÉNÉRALE**

---

## CONCLUSION GÉNÉRALE

Le transport maritime conteneurisé occupe aujourd'hui une place centrale dans les échanges internationaux, en tant que mode de transport le plus utilisé pour le commerce mondial. En Algérie, plus de 95 % des importations et exportations transitent par voie maritime, ce qui confère à ce secteur une importance stratégique majeure. La conteneurisation, en particulier, a transformé la chaîne logistique en facilitant la standardisation, la traçabilité, la rapidité et la sécurité des échanges.

Ce mémoire a été consacré à l'étude de l'impact de ce mode de transport sur la performance du commerce extérieur algérien, à travers une analyse théorique approfondie et une étude pratique réalisée au sein de Mediterranean Shipping Company (MSC) Algérie. L'objectif principal était d'apporter des éléments de réponse à la problématique suivante :

Comment le transport maritime conteneurisé influence-t-il les opérations d'exportation et d'importation de l'Algérie ?

Pour répondre à cette problématique, trois sous-questions ont été posées, axées sur l'importance du transport maritime conteneurisé à l'échelle internationale, son impact spécifique sur le commerce extérieur algérien, et le rôle stratégique des compagnies maritimes dans ce cadre. Ces interrogations nous ont amenée à formuler les hypothèses suivantes :

**H1** : Le transport maritime conteneurisé est un levier essentiel pour le développement du commerce extérieur algérien, en raison de sa capacité à réduire les coûts et à faciliter les échanges internationaux.

**H2** : En Algérie, le développement du transport maritime conteneurisé est freiné par des défis structurels tels que l'insuffisance des infrastructures portuaires, la lenteur des procédures douanières et le manque de digitalisation.

**H3** : Les stratégies mises en place par les compagnies maritimes, telles que l'optimisation des itinéraires, l'augmentation de la capacité de fret et l'intégration des technologies numériques, peuvent favoriser une meilleure performance du commerce extérieur algérien.

Pour évaluer ces hypothèses, nous avons adopté une démarche méthodologique mixte : une recherche documentaire, des entretiens semi-directifs avec les responsables de MSC (logistique, documentation, finance et commercial) et une étude quantitative fondée sur les volumes traités, les flux import/export et la répartition sectorielle des clients.

Concernant la première hypothèse, notre analyse a permis de la **confirmer**. Les témoignages recueillis ont montré que le transport conteneurisé joue un rôle crucial dans la fluidité logistique, en permettant de mieux gérer les coûts, d'éviter les ruptures d'approvisionnement et d'assurer la continuité des flux commerciaux. Les données recueillies sur les volumes traités par MSC Algérie entre 2021 et 2024 démontrent une croissance régulière, preuve de l'importance croissante de ce mode de transport pour l'économie nationale.

En revanche, la deuxième hypothèse **a également été confirmée**. L'Algérie fait face à plusieurs freins logistiques majeurs : ports saturés, manque d'intermodalité, délais de traitement douanier excessifs, procédures documentaires encore en grande partie physiques, et retards fréquents dans la restitution des conteneurs. Ces constats ont été relevés à travers les entretiens mais aussi par les indicateurs opérationnels analysés. Ces facteurs contribuent à augmenter les coûts logistiques et nuisent à la compétitivité des opérateurs économiques.

La troisième hypothèse est **également validée**. Les services proposés par MSC, notamment l'utilisation de conteneurs spécifiques (reefers), la digitalisation du suivi documentaire, la fréquence des escales, et l'accompagnement client ont été jugés par les interlocuteurs comme de réels atouts pour les importateurs et exportateurs algériens. Toutefois, ces efforts demeurent parfois limités par des éléments externes au transporteur, notamment le manque de coordination entre les différents acteurs publics (douane, banques, administration portuaire).

Nous avons rencontré certaines contraintes méthodologiques lors de cette recherche, telles que l'accès partiel à certaines données confidentielles, la disponibilité limitée de certains agents interviewés, ou encore les délais restreints pour la collecte des réponses du questionnaire. Malgré cela, cette expérience a constitué une opportunité enrichissante tant sur le plan professionnel qu'académique.

Enfin, cette thématique ouvre la voie à d'autres pistes de recherche, dans un contexte où la logistique représente un levier essentiel pour toute stratégie de diversification économique. Parmi les prolongements possibles :

- L'étude de l'impact des déséquilibres chroniques entre import et export sur la chaîne logistique algérienne ;
- L'analyse approfondie des freins à la digitalisation complète des procédures portuaires
- L'évaluation du rôle d'une flotte maritime nationale dans la réduction des dépendances logistiques

La conception de corridors multimodaux (maritime-ferroviaire-routier) pour désengorger les ports et faciliter l'exportation des produits locaux.

# **BIBLIOGRAPHIE**

---

### Bibliographie

#### ➤ OUVRAGES

1. ADASSOVSKY (H) et autres, « Commerce international : gestion des opérations import-export », édition Bréal Rosny, 2008, p68 et KSOURI (I), « Les régimes douanier », Berti éditions, Alger, 2014, p. 31
2. ALAIN (B), ANTOINE (C), CHRISTIN (D) : « dictionnaire de science économique », Armand Colin 2013, Page 754
3. BERTRAND, (B) : histoire des faits économiques, édition DUNOD,3e édition, Paris,2016, P 15.
4. Denis Chevalier et FrancoisDuphil, « transporter à l'international », Faucher, Danves, 2009, p 128
5. Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Pierre Merlin et Françoise Choya, édition 2005, p. 963.
6. Du Jenny Yvan ; Les grands transports mondiaux ; édition Manuel ; 1983 ; p 45
7. DUHAUTBOUT (D) et autres : Transporter- Transport et Logistique à L'international, 6 ème édition, 2020, p 120.
8. FREDOUET (Charles-Henri) et GUERIN (Frank) : Mangement portuaire : les nouveaux enjeux, édition e Theque, Lyon, 2002, p.8
9. Hachette (2002). Le dictionnaire des sciences économiques et sociales. Hachette Education, p 67 8/Martin G. (1931). Maison d'exportation 1931, p. 1117, cité in : Ghezlaoui R. (2016).

## **Bibliographie**

---

10. L'export : des outils et un savoir-faire. Imprimerie Eddiwan Rouiba.
11. LEMOIGNE (R) : Supply Chain management, édition DUNOD, Paris, 2013, P. IX
12. Mr. Herve Malazoue « Le conteneur : un bel outil logistique », Ecole maritime du Togo.
13. OCDE (2005), « Analyse des obstacles non tarifaires touchant les pays en développement », Éditions OCDE, Paris, P 35.
14. SCHNAPPER (A) et TAMAYO (S) : "Supply chain et machine learning : révolution ou effet de mode ?", 1 ère édition, 2019, p 13.
15. T. D. « Atlas De La Piraterie Maritime », Diplomatie, n°15, 2005, JSTOR, p.61.
16. VENTURELLI (N) et MIANI (P) : « Transport logistique », édition LE GENIE EDITEUR, Chambéry, 2017.

### ➤ **REVUES ET PERIODIQUES**

1. Glossaire des termes maritimes et portuaires
2. L'export : des outils et un savoir-faire. Imprimerie Eddiwan Rouiba.
3. MERZOUG (Slimane), « La Logistique Maritime Et Portuaire Et Les Echanges Internationaux : Etude De Cas L'Algérie », Revue Des Sciences Administratives Et Financières 7, no 1 (2023), P 605.
4. Principes de logistique maritime (Stopford, 2009 ; UNCTAD, 2023)

### ➤ **RAPPORT**

1. Office National des Statistiques (ONS), Rapport sur les échanges extérieurs de marchandises 2018–2023.

### ➤ **TRAVAUX UNIVERSITAIRES**

## **Bibliographie**

---

1. AJAONARISON (V.M) : « La conteneurisation dans les échanges maritimes internationaux », mémoire pour le Master II droit maritime et des transports, Université Paul Cézanne-Aix-Marseille, Aix-en-Provence, 2005, p. 25.
2. BACHIR Amina & HAMADACHE Yasmine, Analyse des coûts d’immobilisation des conteneurs dans le transport maritime des marchandises : détermination des frais de surestaries – Étude de cas : MSC Algérie, mémoire de fin de cycle pour l’obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales, option Affaires Internationales, École des Hautes Études Commerciales (EHEC), 2023, P 81.
3. Benoit Noel, le développement de la conteneurisation, mémoire de fin d’étude, édition 56ème promotion 2003, P 24.
4. BOUKHECHBA (S) : « L’impact du transport maritime sur la performance de la chaîne logistique d’exportation du GNL », Mémoire de Master en Sciences Commerciales, (option : Affaires Internationales), Ecole des Hautes Etudes Commerciales d’Alger, 2018, p. 48-49.
5. DUBREUIL, (Julien) : La logistique des terminaux portuaires de conteneurs, mémoire de master, Université du Québec à Montréal, 2008, p 7 et 8.
6. HALAL (Said) : « Le rôle de la conteneurisation dans le développement du transport maritime en Algérie » Mémoire de Master 2 en Sciences Commerciales, Option : Finance et Commerce International, Université Abderrahmane Mira de Béjaia, 2013, P 72.
7. HICHEUR, (Y) : la création d'opportunités de positionnement à l'international d'une compagnie maritime à travers l'acquisition de nouveaux navire, mémoire de master en sciences commerciales (option ; Affaires Internationales),Ecole des Hautes Etudes Commerciales d'Alger ,2017, p 7
8. KHADRA (Brahma) : « Transport maritime en Algérie, insuffisances et opportunités : comparaison entre le port de Mostaganem e port de Mostaganem en Algérie et le port de Tanger Med au Maroc », Mémoire de Magister en Management et Commerce International, Université Abdelhamid Ibn Badis – Mostaganem, Faculté des Sciences Économiques, Commerciales et des Sciences de Gestion, 2017, P 47-48.
9. OUAHLIMA (B), « Analyse de la chaîne logistique des opérations d’escale dans le transport maritime », Mémoire de Master en Sciences Commerciales, (option ; Affaires Internationales), Ecole des Hautes Etudes Commerciales d’Alger, 2020, p62

➤ **DOCUMENT ADMINISTRATIF**

## Bibliographie

---

1. Documents internes à l'agence maritime MSC.

### ➤ WEBOGRAPHIE

1. <http://sentiers.eu/marcher-avec/mediterranee/article/le-transport-maritime-entre-rejet-de-la-mondialisation-et-defi-climatique>
2. <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/commerce-exterieur.html>
3. [file:///C:/Users/asus/Downloads/538f1f5754f6a%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/asus/Downloads/538f1f5754f6a%20(1).pdf)
4. [file:///C:/Users/asus/Downloads/538f1f5754f6a%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/asus/Downloads/538f1f5754f6a%20(3).pdf)
5. <https://123dok.net/article/organisation-et-les-acteurs-du-transport-maritime-algerien.z3dndd7y>
6. <https://123dok.net/article/perspectives-de-d%C3%A9veloppement-des-ports-alg%C3%A9riens.yev9ej4z>
7. <https://cargomar.it/msc-buys-49-of-messina/?lang=en>
8. <https://djendjen-port.dz/>
9. <https://elwatan-dz.com/ali-chekroune-secrtaire-general-de-laral-la-route-et-le-rail-une-intermodalite-au-service-de-leconomie>
10. <https://fr.scribd.com/doc/16707543/Container-Maritime>
11. <https://hz-containers.com/fr/actualites/histoire-de-larmateur-mediterranean-shipping-company-msc/>
12. <https://lasentinelle.dz/index.php/2025/02/25/transport-maritime-de-marchandises-523-millions-de-dollars-mobiliser-pour-la-modernisation-des-ports>
13. <https://lasentinelle.dz/index.php/2025/02/26/travail-en-continu-dans-les-principaux-ports-algeriens-le-systeme-effectif-avant-la-fin-du-mois/>
14. <https://lesenjeuxeco.dz/port-dalger-forte-reprise-des-activites-logistiques-et-maritimes/>
15. <https://logistiquemagazine.com/comment-le-transport-maritime-conteneurise-remodele-les-chaines-dapprovisionnement-mondiales/>
16. <https://news.radioalgerie.dz/fr/>
17. <https://portsetcorridors.com/2023/msc-le-mariage-entre-le-gigantisme-et-la-decarbonation>
18. <https://www.bpi-france.fr/sites/default/files/2025-01/>
19. <https://www.container-z.com/uploads/files/presentation-5-17.pdf-15.pdf>

## Bibliographie

---

20. <https://www.dzairdaily.com>
21. <https://www.etudier.com/dissertations/La-Conteneurisation/575839.html>
22. <https://www.eurofiscalis.com/lexiques/commerce-exterieur/>
23. <https://www.hellenicshippingnews.com/algeria-cancels-deep-water-port-project-with-china/>
24. <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1425>
25. <https://www.jeuneafrique.com/1339761/economie-entreprises/ports-msc-maersk-cma-cgm-comment-la-fin-de-bollere-lafricain-change-la-donne/>
26. <https://www.msc.com/fr/about-us/msc-group>
27. <https://www.msccroisieres.fr/a-propos-de-msc>
28. <https://www.rivieramm.com/opinion/opinion/introducing-the-worlds-largest-box-ship-imsco-scarl-36194>
29. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/12507970.2019.1668121#d1e102>
30. <https://www.transport-maritime.fr/caracteristiques-techniques-conteneurs.html#:~:text=Les%20principales%20caract%C3%A9ristiques%20techniques%20des%20conteneurs%20sont%20les,%C3%A0%20ca%20r%C3%A9sistance%20qui%20permet%20d%27empiler%205%20containers>
31. <https://www.usinenouvelle.com/article/msc-devient-le-plus-grand-transporteur-de-conteneurs-au-monde.N1173907>
32. [https://faolex.fao.org/docs/pdf/alg61980.pdf?utm\\_source=chatgpt.com](https://faolex.fao.org/docs/pdf/alg61980.pdf?utm_source=chatgpt.com)

### ➤ **AUTRES**

1. CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce Et le Développement), Rapport sur le transport maritime 2022
2. Conférence des nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), étude sur les transports maritimes, 2024.
3. Dr. RAHAL Farah, cours de logistique globale, EHEC, Kolea, 2018.
4. ONU commerce et développement (CNUCED)
5. Présentaion de MSC groupe, 2024.

# ANNEXES

---

**Sommaire des annexes**

<b>N° de l'annexe</b>	<b>Intitulés</b>
<b>01</b>	Types de navires
<b>02</b>	Types de conteneurs
<b>03</b>	Connaissance maritime
<b>04</b>	Les ports secs en Algérie
<b>05</b>	Organigramme de la direction générale de MSC à Alger
<b>06</b>	Guide d'entretien
<b>07</b>	Principales lignes maritimes desservant le port d'Alger via MSC
<b>08</b>	Avis d'arrivée
<b>09</b>	Factures de surestarie
<b>10</b>	Reçu avance sur conteneur

ANNEXE n°1 : Types de navires



**Vraquier (bulker)**



**Navire citerne (tanker)**



**Navire frigorifique (reefer ships)**



**Navire conventionnel (polyvalent)**



**Porte-conteneurs**



**Roulier (Ro-Ro ships)**

ANNEXE n° 02 : Type de conteneurs



**Conteneur Dry**



**Conteneur Open top**



**Conteneur flat-rack**



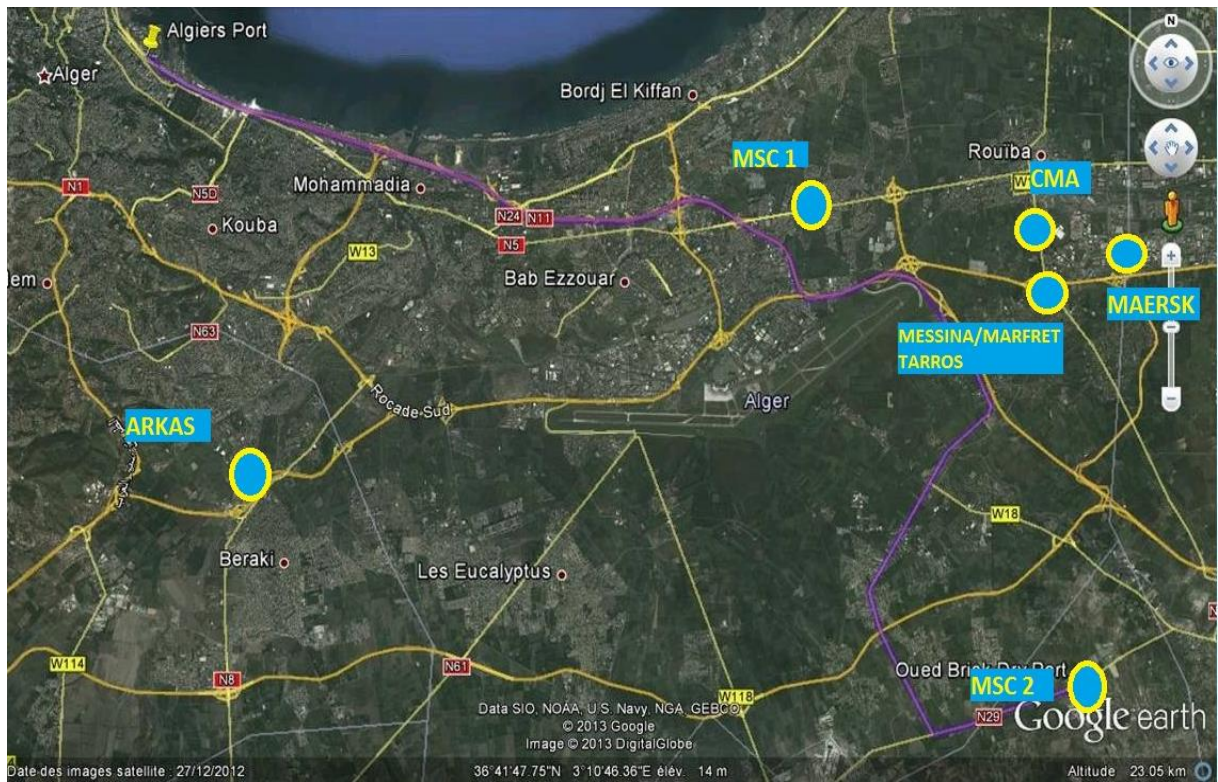
**Conteneur frigorifique**



**Conteneur citerne**

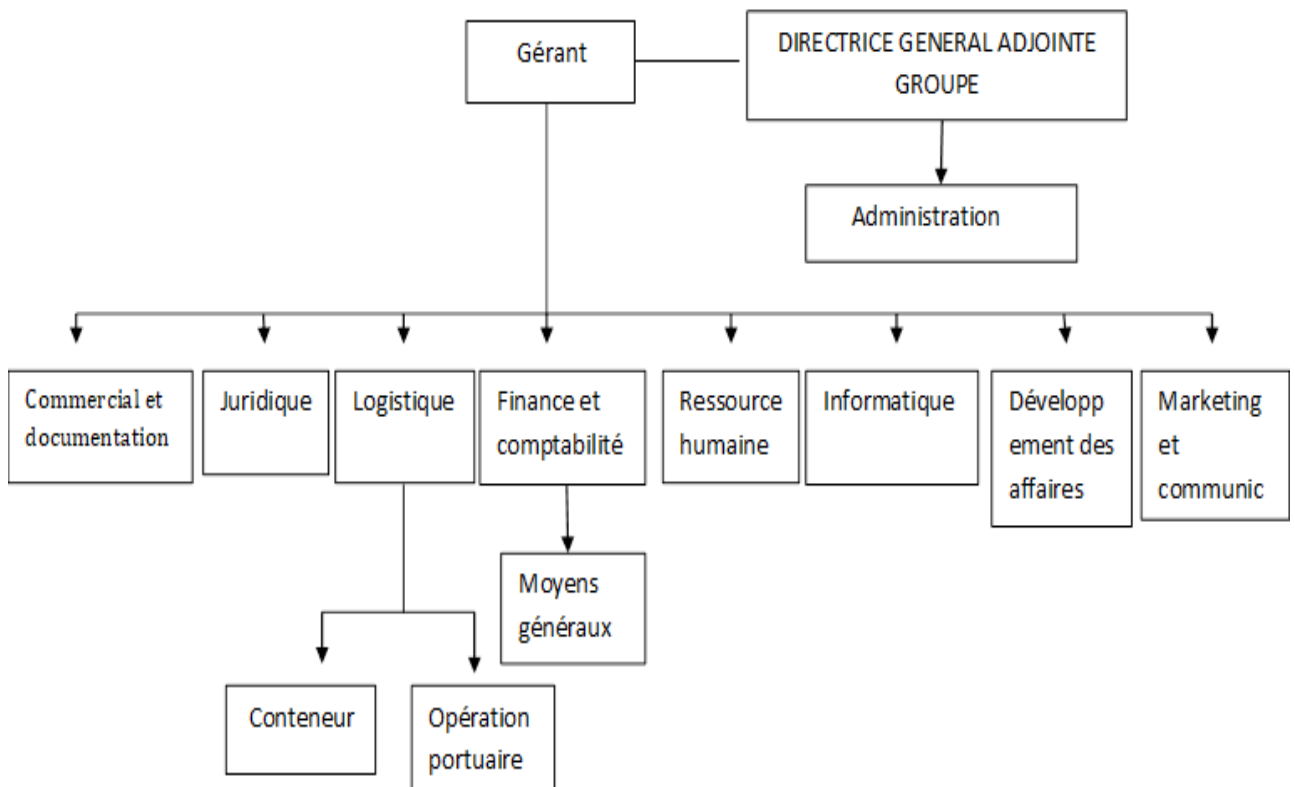


**ANNEXE n° 04 : Les ports secs en Algérie**



**ANNEXE n° 05 : Organigramme de la direction générale de MSC à Alger**

**l'organisme de la compagnie MSC.A SARL**



**ANNEXE n° 06 : Guide d'entretien**

Bonjour, je suis **NEKKAA Amel Sara**, étudiante en Master en Commerce international à l'EHEC Koléa, et actuellement en stage ici chez MSC Algérie. Dans le cadre de mon mémoire de fin de cycle, je mène une étude sur l'impact du transport maritime conteneurisé sur le développement du commerce extérieur algérien. Toutes vos réponses resteront anonymes et utilisées uniquement à des fins d'analyse interne et académique.

Date : .....

Identité de l'enquêté :

Nom et prénom : .....

Titre de fonction : .....

**AXE 01 : Gestion des opérations portuaires et fluidité logistique chez MSC Algérie**

**Objectif :** Comprendre comment les opérations physiques (accostage, déchargement, gestion des flux) influencent la fluidité du commerce extérieur.

1. Quelles sont les étapes prises en charge par MSC lors de l'arrivée d'un navire porte-conteneurs en Algérie ?
2. Quels délais moyens observez-vous entre l'accostage du navire et la mise à disposition des conteneurs ?
3. Quels sont les facteurs les plus fréquents de retard ou de blocage dans les opérations portuaires ?
4. Les ports algériens disposent-ils, selon vous, des équipements et des infrastructures nécessaires pour absorber l'augmentation du trafic conteneurisé ?

## Annexes

---

5. Quelles sont les contraintes techniques que vous rencontrez au niveau des infrastructures portuaires (quais, grues, espace, etc.) ?
6. Les ports de transbordement comme Valence ou Barcelone ont-ils un impact direct sur les délais de livraison en Algérie ?
7. MSC dispose-t-elle de priorités d'accostage ou de facilités dans certains ports algériens ?
8. Comment les équipes de MSC assurent-elles la coordination avec les autorités portuaires ?
9. Quelles sont les principales différences de performance entre les ports (ex. Alger vs Béjaïa ou Oran) ?
10. Quelles améliorations suggèreriez-vous pour fluidifier les opérations portuaires au service du commerce extérieur ?

### **AXE 02 : Impact des formalités administratives et douanières sur les performances du transport maritime conteneurisé**

**Objectif :** Explorer l'impact des procédures administratives, douanières et documentaires sur les délais et coûts du transport.

1. Quelles sont les formalités principales que vous gérez pour un conteneur à l'import ou à l'export ?
2. Quels sont les documents les plus critiques dans le traitement douanier des marchandises ?
3. Rencontrez-vous souvent des retards dus à des erreurs ou manques dans les dossiers des clients ?
4. Les procédures douanières actuelles vous semblent-elles adaptées au rythme du commerce international ?
5. Quel rôle joue MSC dans l'accompagnement des clients pour éviter des frais supplémentaires (comme les surestaries) ?
6. Comment est assurée la traçabilité documentaire d'un conteneur chez MSC ?

7. Quelles sont les principales difficultés rencontrées dans la communication avec les autorités douanières ?
8. Comment la digitalisation a-t-elle amélioré ou modifié vos tâches dans la gestion documentaire ?
9. Quels sont les délais moyens observés pour le traitement complet d'un conteneur ?
10. Quelles réformes ou simplifications administratives permettraient, selon vous, d'accélérer les flux du commerce extérieur ?

### **AXE 03 : Rôle stratégique du service commercial dans le soutien au commerce extérieur algérien**

**Objectif :** Analyser comment l'offre commerciale de MSC contribue à la compétitivité des importateurs et exportateurs algériens à travers ses services, sa tarification et sa relation client.

1. Quelles sont les attentes spécifiques des clients algériens en matière de transport maritime (délais, fréquence, services additionnels) ?
2. Comment les fluctuations des taux de fret maritime impactent-elles les décisions d'import/export des entreprises algériennes ?
3. Quels sont les secteurs d'activité en Algérie qui dépendent le plus du transport maritime conteneurisé pour l'import ou l'export ?
4. En quoi le choix des ports d'embarquement ou de débarquement influe-t-il sur la performance logistique des opérations commerciales ?
5. Selon votre expérience, les entreprises algériennes maîtrisent-elles bien les mécanismes et contraintes du transport maritime ?
6. Quelle est l'évolution de la demande en conteneurs reefers (réfrigérés) et quels défis cela représente-t-il pour l'exportation algérienne ?
7. Comment les interruptions de service maritime (grèves, congestion, météo, géopolitique) affectent-elles les importateurs/exportateurs algériens ?

8. Quels sont les avantages compétitifs qu'offre MSC aux exportateurs algériens face à d'autres compagnies maritimes ?
9. Selon vous, quels leviers pourraient être actionnés pour renforcer l'efficacité du transport maritime au service du commerce extérieur algérien ?
10. Quelles sont les principales contraintes logistiques rencontrées par MSC dans les opérations conteneurisées en Algérie (infrastructure portuaire, douanes, manutention...)?

### **AXE 04 : Effets financiers des frais logistiques sur le commerce extérieur**

**Objectif :** Analyser l'impact financier des opérations maritimes sur les clients et la performance globale du commerce extérieur.

1. Quelles sont les principales causes des frais de surestaries chez MSC Algérie ?
2. Quel est le délai de franchise moyen accordé aux clients avant facturation des surestaries ?
3. Comment MSC informe-t-elle les clients des dépassements de délais ou frais éventuels ?
4. Avez-vous constaté une augmentation des cas de surestaries ces dernières années ? Si oui, pourquoi ?
5. Quels sont les secteurs économiques les plus impactés par ces frais ?
6. MSC propose-t-elle des solutions ou dispositifs pour aider les clients à éviter les pénalités ?
7. Quel est l'impact de ces frais sur la rentabilité des opérations d'import/export ?
8. Les clients sont-ils suffisamment informés et sensibilisés sur le fonctionnement de la facturation des frais liés à l'immobilisation des conteneurs ?
9. Quels sont les principaux retards de paiement que vous constatez ? Et leurs causes ?
10. Selon vous, quelles améliorations pourraient être mises en place pour réduire ces frais et favoriser la fluidité du commerce ?

ANNEXE n° 07 : Principales lignes maritimes desservant le port d'Alger via MSC

**VALENCIA - BARCELONE - FOS SUR MER  
DESTINATION ANNABA - BEJAIA - ORAN - SKIKDA**



LINE ANNABA



LINE BEJAIA



LINE SKIKDA



LINE ORAN

© Copyright MSC Mediterranean Shipping Company SA



11

Sensitivity: Internal

**VALENCIA - BARCELONE - LA SPEZIA - FOS SUR MER - TURQUIE  
DESTINATION ALGER**



LINE ALGIERS EXPRESS



LINE ALGIERS STRING I



LINE ALGIERS STRING II



LINE TURKEY TO NORTH AFRICA

© Copyright MSC Mediterranean Shipping Company SA



12

Sensitivity: Internal

**ANNEXE n° 08 : Avis d'arrivée**



**SARL MSCA MEDITERANEAN SHIPPING COMPANY**

89A, 89B route de l'avant-port 23000, ANNABA  
 N.I.F.: 00001600130326523001 RC: 23/01 0813032890 Art:23013318751 N.I.S: 0 000 1601 02973 57  
 Tel : 0560 98 61 01/02 & 0670153660 Fax: 038 45 49 81  
 Banque: AGB ANNABA: 102/032-00102-538110120084 Capital: 3 800 000.00 DA

**AVIS D'ARRIVEE**

Ref:  
 Navire: MSC TIANA F voy YU505R  
 Escala: 25.05/003 Accostage: 12/02/2025, Gros: 110, Change:135.5434  
 B/L: MEDUOF268868  
 Nbr Conteneur(s): 20' : 4,40' : 0  
 Nbr Coils: 3940, Poids Brut: 98 724,00 KG, TARE: 8 800,00 KG  
 Port de Chargement: MONTREAL  
 MRN: 25A00220000061CS  
 CRN: 25A00220000061CS-0072  
 Qual: 1, Poste: 2  
 Lieu de Livraison: EPAN

Client:

Article	Description Marchandise
72	CROP GREEN SPLIT PEAS

Fret et Debours	Montant (DZD)
Fret	
Peages	2 600,64
Timbre sur B/L	1 000,00

Produits	Montant (DZD)
Fret. Agence imp	120 800,00
Frais Restitution	20 800,00

Total Produits	141 600,00
Montant TVA (19%)	26 904,00
Total Debours	3 600,64
<b>Total TTC (DZD)</b>	<b>172 104,64</b>

En cas de paiement en especes, montant du timbre: 1 721,00 DZD

Veillez vous munir du connaissance original endosse au moment de l'echange. Dans le cas d'un connaissance original « a ordre » un endossement lisible et complet est indispensable pour l'operation decharge. Avant de proceder aux formalites d'echange, vous etes invites de transmettre a nos services vos coordonnees completes et celles de vos clients incluant leur NIF. Tous les reglements de nos factures doivent se faire par cheque, virement ou versement en especes.

Tarifs Surestaries pour les chargements apres le 01/01/2024:

Conteneurs Standards/High Cube: Franchise 15 jours, Mont.Depot avance sur Cnr : 250 000.00 DA 20' / 500 000.00 DA 40'  
-Du 16eme au 22eme j: 20':24 USD/jr 40':44 USD/jr 45:51 USD/jr, Du 23eme au 60eme 20':44 USD/jr 40':84 USD/jr, 45:97 USD/jr A partir du 61eme j: 20':60 L  
Equipements Speciaux (Open Top, Flat, Tank, Plateforme): Franchise 15 jours, Mont.Depot avance sur Cnr : 300 000.00 DA 20' / 600 000.00 DA 40'  
-Du 16eme au 22eme j: 20':30 USD/jr 40':60 USD/jr, Du 23eme au 60eme 20':55USD/jr 40':100 USD/jr, A partir du 61eme j: 20':60 USD/jr 40':120 USD/jr  
Conteneurs Frigos (Reefers): Franchise 3 jours, Mont.Depot avance sur Cnr : 400 000.00 DA 20' / 800 000.00 DA 40'  
-Du 4eme au 6eme jours 20':55 USD/jr 40':110 USD/jr, A partir du 9eme jour 20':110 USD/jr 40':240 USD/jr

Les frais de surestaries des conteneurs doivent etre payes au plus tard 07 jours calendaires apres leur restitution. Les dommages constatés a l'enlèvement doivent être signalés et constatés de façon contradictoire à l'Expert Maritime dont les coordonnées figurent sur l'Interchange.

Les conteneurs doivent être restitués sans dommages, propres, sans aucune trace d'écoulement de produits et sans résidus d'emballage. Dans le cas contraire, tous les frais en découlant seront à la charge du client. Les étiquettes des produits dangereux doivent être retirées complètement du conteneur avant la restitution par le client. La SARL MSCA n'est pas tenue par obligation d'aviser sa clientèle de l'arrivée de ses marchandises.

## ANNEXE n° 09 : Facture Surestarie



## SARL MSCA MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

89A, 89B route de l'avant-port 23000, ANNABA  
 N.I.F.: 90001600139326523001 RC: 23/01 0013032B00 Art:23013318751  
 Tel : 0560 98 61 01/02 & 0670153660 Fax: 038 45 49 81  
 Banque.: AGB ANNABA 102 RIB 032-06162-538110120884 Capital: 3 900 000.00 DA

## Facture AAED25/01332/Surestaries

Le 04/05/2025

Pour le compte de l'Armateur: Mediterranean shipping company

Doit NIF:	Code: A005036 Ref: 1001863086	Transit:	Code: 007582

B/L: MECUE6651393	Escale: 25/05/006	Navire: FIONA	Du: 12/03/2025
-------------------	-------------------	---------------	----------------

Echange effectue le: 25/03/2025 Recu N: 765 Changement le: 23/01/2025

Monnaie: USD Taux: 133,368 Date debut facturation: 27/03/2025  
 Du 1er Au 15eme: 0, Du 16eme Au 22eme: 44 USD, Du 23eme Au 70eme: 84 USD, Du 71eme Au 90eme: 0 USD

N Conteneur	Type	Restitue Le	Jour	Montant (1)	Jour	Montant (2)	Montant (3)	(1)+(2)+(3)
MSNU521770/3	40HC	19/04/2025	7	41 077,34	16	179 246,59	0,00	220 323,93
MSDU879170/0	40HC	19/04/2025	7	41 077,34	16	179 246,59	0,00	220 323,93
MEDU946198/4	40HC	19/04/2025	7	41 077,34	16	179 246,59	0,00	220 323,93
TIU616881/4	40HC	19/04/2025	7	41 077,34	16	179 246,59	0,00	220 323,93
MSNU960512/1	40HC	20/04/2025	7	41 077,34	17	190 449,50	0,00	231 526,84
TRLU886076/9	40HC	20/04/2025	7	41 077,34	17	190 449,50	0,00	231 526,84
MSML472617/4	40HC	20/04/2025	7	41 077,34	17	190 449,50	0,00	231 526,84
MSDU886024/2	40HC	20/04/2025	7	41 077,34	17	190 449,50	0,00	231 526,84
MSBU529696/6	40HC	20/04/2025	7	41 077,34	17	190 449,50	0,00	231 526,84
MSMU738381/8	40HC	20/04/2025	7	41 077,34	17	190 449,50	0,00	231 526,84

MONTANT	FRAIS FIXES	TVA	TIMBRE	TOTAL FACTURE
2 270 456,76	0,00	0,00	0,00	2 270 456,76

Franchise: 15 jrs, Arretee la presente facture a la somme de:

19/05/2025 11:53:16 AM

DEUX MILLION DEUX CENT SOIXANTE DIX MILLE QUATRE CENT CINQUANTE SIX DZD ET SOIXANTE SEIZE CENTIMES

SERVICE FACTURATION



# **TABLE DES MATIERES**

---

## Table des matières

---

**Résumé**

**Abstract**

**Dédicaces**

**Remerciements**

**Liste des tableaux**

**Liste des figures**

**Liste des abréviations**

**Sommaire**

**INTRODUCTION GÉNÉRALE..... 1**

**CHAPITRE I : LE COMMERCE EXTERIEUR ET LE MARCHE MARITIME**

**ALGERIEN..... 5**

Section 1 : Présentation du commerce extérieur algérien..... 7

1.1 Structure et évolution du commerce extérieur ..... 7

1.1.1 L'évolution historique du commerce international ..... 7

1.1.2 Définition du commerce extérieur..... 10

1.1.3 Présentation du commerce extérieur Algérien..... 11

1.1.3.1 Les importations ..... 12

1.1.3.1.1 Définition : ..... 12

1.1.3.1.2 Composition des importations ..... 13

1.1.3.2 Les exportations ..... 14

1.1.3.2.1 Définition : ..... 14

1.1.3.2.2 Composition des exportations ..... 15

Section 2 : Le secteur du transport maritime en Algérie ..... 18

2.1 Généralité sur le transport maritime Algérien..... 18

2.1.1 Présentation ..... 18

2.1.2 L'organisation et les acteurs du transport maritime algérien ..... 19

2.1.2.1 Le poids du transport maritime dans l'économie algérienne ..... 19

## Table des matières

---

2.1.2.2 Dimension fonctionnelle.....	19
2.2 L'état des infrastructures maritimes en Algérie.....	21
2.2.1 La flotte algérienne et son évolution.....	21
2.2.2 Les installations techniques.....	23
2.2.2.1 Situation actuelle.....	23
2.2.2.2 Enjeux et défis.....	24
2.3 Le système portuaire en Algérie.....	25
2.3.1 Analyse de la performance des ports algériens.....	25
2.3.2 Les principaux ports d'Algérie.....	25
2.3.3 Actions prioritaires à engager par les ports algériens.....	26
2.3.3.1 Modernisation des infrastructures et des équipements.....	26
2.3.3.2 Une gouvernance portuaire à repenser.....	27
2.3.3.3 Une faible intégration logistique internationale.....	27
2.3.3.4 Une privatisation incomplète et peu structurée.....	27
2.2.3.5 Une absence d'intégration multimodale.....	27
2.3.4 Bilan de performance : matrice d'évaluation des ports algériens.....	28
2.4 Perspectives de développement des ports algériens.....	30
2.4.1 Modernisation des infrastructures.....	31
2.4.2 Optimisation logistique et qualité de service.....	31
2.4.3 Réforme de la gouvernance portuaire.....	31
2.4.4 Partenariats régionaux et coopération euro-méditerranéenne.....	32
Section 3 : Contraintes et défis du transport maritime en Algérie.....	33
3.1 Limitations des infrastructures portuaires en Algérie.....	33
3.1.1 Capacité d'accueil limitée des navires de grande taille.....	33
3.1.2 Infrastructures vieillissantes et équipements obsolètes.....	33
3.1.3 Saturation des zones logistiques et manque d'intégration intermodale.....	34
3.2 Faiblesse de la connectivité intermodale.....	34

## Table des matières

---

3.2.1 Insuffisance des connexions ferroviaires aux ports.....	34
3.2.2 Dépendance excessive au transport routier .....	34
3.2.3 Manque de plateformes logistiques intégrées.....	35
3.3 Lourdeurs administratives et barrières bureaucratiques et tarifaires.....	35
3.3.1 Barrières tarifaires et non tarifaires .....	35
3.3.2 Complexité des procédures douanières et portuaires .....	35
3.3.3 Réglementation portuaire rigide et manque de guichet unique efficace .....	36
<b>Chapitre II : Le transport maritime conteneurisé et son importance dans le commerce international.....</b>	<b>38</b>
Section 1 : Définition et généralités sur le transport maritime conteneurisé.....	40
1.1 Présentation du transport maritime de marchandises.....	40
1.1.1 Historique et évolution du transport maritime de marchandises .....	40
1.1.2 Définition du transport maritime de marchandises.....	42
1.1.3 Différents types de transport maritime de marchandises.....	42
1.1.3.1 Navigation de lignes régulières .....	42
1.1.3.2 Navigation à la demande (Tramping).....	43
1.2 L'organisation du transport maritime de marchandises .....	44
1.2.1 Les intervenants du transport maritime de marchandises.....	44
1.2.2 Les navires.....	48
1.2.2.1 Définition des navires.....	48
1.2.2.2 Types des navires marchands .....	48
Section 02 : l'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial ....	53
2.1 Historique et Définition de la conteneurisation.....	53
2.1.1 Origine de la conteneurisation.....	53
2.1.2 Définition de la conteneurisation.....	54
2.2 Les fondements de base sur les conteneurs maritimes.....	55
2.2.1 Définition du conteneur .....	55

## Table des matières

---

2.2.2	Les différents types de conteneurs.....	57
2.2.2.1	Les conteneurs de base (Dry) .....	57
2.2.2.2	Les conteneurs à toit ouvert (open top) .....	57
2.2.2.3	Les conteneurs citernes (tank container) .....	58
2.2.2.4	Les conteneurs plates-formes à parois latérales ouvertes (flat-rack).....	58
2.2.2.5	Les conteneurs frigorifiques ou (reefer) .....	58
2.3	Modalités d'expédition par conteneurs .....	59
2.3.1	Types d'expédition .....	59
2.3.1.1	FCL/FCL .....	60
2.3.1.2	LCL/LCL .....	61
2.3.1.3	FCL/LCL .....	61
2.3.1.4	LCL/FCL .....	62
2.3.2	Empotage/ dépotage d'un conteneur .....	62
2.4	Avantages et inconvénients de la conteneurisation.....	63
2.4.1	Avantages .....	63
2.4.2	Inconvénients.....	65
Section 03 : L'intégration du transport maritime conteneurisé dans la supply chain globale.....		
66		
3.1	La supply chain .....	66
3.1.1	Définition de la supply chain.....	66
3.2	Les infrastructures portuaires et logistiques.....	67
3.2.1	Les ports .....	67
3.2.2	Notion de port.....	68
3.2.3	Les plus grands ports du monde .....	68
3.3	Intégration logistique maritime .....	70
3.3.1	Le rôle stratégique des terminaux portuaires dans la chaîne intermodale .....	70
3.3.2	l'impact de développement des ports dans l'échange international.....	71

<b>CHAPITRE III : ÉTUDE DE LA CONTRIBUTION DE MSC ALGERIE AU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISE EN ALGERIE.....</b>	<b>73</b>
Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil MSC .....	75
1.1 Historique et définition de MSC .....	75
1.1.1 Historique .....	75
1.1.2 Définition.....	77
1.2 Présentation de MSC Algérie.....	79
1.2.1 L'implantation de MSC en Algérie .....	79
1.2.2 Les activités de MSC Algérie.....	80
1.2.3 La consignation des navires et des conteneurs .....	80
1.2.3.1 Le transport routier à travers la filiale MTA .....	81
1.2.4 Filiales de MSC Algérie .....	81
1.3 La structure de l'entreprise :.....	82
1.3.1 Agence d'Alger.....	82
1.3.1.1 Département Documentation.....	82
1.3.1.1.1 Service courtage .....	82
1.3.1.1.2 Service facturation import.....	83
1.3.1.1.3 Service import/export.....	83
1.3.1.2 Département Service Client.....	83
1.3.1.3 Département Commercial.....	84
1.3.1.4 Département Compte d'Escale .....	84
1.3.1.5 Département Conteneurs .....	84
1.3.1.6 Département Finances & Comptabilité .....	85
1.3.1.7 Département Opérations Portuaires.....	86
1.3.2 Applications et Logiciels :.....	87
1.4 Analyse PORTER de MSC Algérie .....	88
Section 02 : Analyse des performances de MSC Algérie dans le transport conteneurisé	

## Table des matières

---

2.1	Objectif de l'étude .....	91
2.2	La démarche méthodologique de l'étude qualitative .....	91
2.2.1	L'outil de collecte de l'information.....	92
2.2.2	Le profil des personnes interviewées .....	92
2.3	Traitement et analyse des résultats de l'étude qualitative.....	93
2.3.1	AXE 01 : Gestion des opérations portuaires et fluidité logistique chez MSC Algérie	93
2.3.2	AXE 02 : Impact des formalités administratives et douanières sur les performances du transport maritime conteneurisé.....	98
2.3.3	AXE 03 : Rôle stratégique du service commercial dans le soutien au commerce extérieur algérien .....	103
2.3.4	AXE 04 : Effets financiers des frais logistiques sur le commerce extérieur .....	109
2.3	La démarche méthodologique de l'étude quantitative .....	114
2.3.1	Présentation de l'analyse quantitative .....	114
2.3.2	Objectifs de l'analyse .....	115
2.3.3	Méthode d'exploitation des données .....	115
2.4	Évolution des volumes traités par MSC Algérie (2021–2024) .....	116
	Section 03 : Synthèse de l'étude et recommandations .....	119
3.1	Synthèse des résultats.....	119
3.2	Synthèse de l'étude qualitative.....	119
3.2.1	Axe 01 : .....	119
3.2.2	AXE 02 : .....	120
3.2.3	AXE 03 : .....	121
3.2.4	AXE 04 : .....	122
3.3	Synthèse de l'étude quantitative.....	123
3.3	Suggestion et recommandations.....	124
	<b>CONCLUSION GÉNÉRALE.....</b>	<b>127</b>
	<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	

## **Table des matières**

---

**ANNEXES**

**TABLE DES MATIERES**